



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
VASA YRKESHÖGSKOLA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Anna-Liisa Ali-Lekkala

KULJETUSVAURIODEN KÄSITTELY KANSAINVÄLISESSÄ YRITYKSESSÄ

Liiketalous ja matkailu
2013

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Anna-Liisa Ali-Lekkala
Opinnäytetyön nimi	Kuljetusvaurioiden käsittely kansainvälisessä yrityksessä
Vuosi	2013
Kieli	suomi
Sivumäärä	95 + 4 liitettä
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

Tämä tutkimus on tehty toimeksiantona vaasalaiselle kansainväliselle yritykselle. Tutkimuksen tarkoitus on selvittää, mitä vaiheita kuuluu kuljetusvaurioiden käsittelyyn, ja miten kuljetusvauriot tulisi kansainvälisessä yrityksessä käsitellä. Lisäksi selvitetään, miten kuljetusvaurioiden käsittely tehdään tällä hetkellä kohdeyrityksessä. Tutkimuksessa selvennetään myös kuljetusvaurioiden käsittelyyn liittyviä sääntöjä, lakeja ja käytäntöjä.

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys koostuu seuraavista kuljetusvaurioihin liittyvistä tekijöistä: kauppasopimukset ja toimitusehdot, kuljetusvakuutus, rahdinkuljettajan vastuu sekä reklamaatio ja korvausvaatimus. Tutkimuksen tekemiseen käytettiin kvalitatiivista puolistrukturoitua teemahaastattelua ja tutkimusaineisto kerättiin henkilökohtaisin haastatteluin sekä puhelinhaastatteluin. Haastattelujen kohteina oli kansainvälisen yrityksen logistiikan asiantuntijoita ja kuljetusvaurioiden käsittelijöitä, rahdinkuljettajan edustajia sekä kuljetusvakuutuksien asiantuntijia.

Tutkimustulosten perusteella sekä teoreettista viitekehystä apuna käyttäen luotiin kuvaus vaiheista, jotka liittyvät kuljetusvaurioiden käsittelyyn alkaen kuljetusvaurion havaitsemisesta aina korvauksen saamiseen vahingon aiheuttaneelta tai vakuutusyhtiöltä. Teoreettisen kehyksen lisäksi tutkimustulokset toivat vaihekuvaukseen käytännön tapoja ja tietoja, jotka liittyvät kuljetusvaurioiden käsittelyyn. Tutkimustuloksista voitiin myös havaita yleisimpiä kuljetusvaurioiden käsittelyyn liittyviä ongelmia, kuten reklamoinnin puutteellisuus.

Toimeksiantaja voi jatkossa hyödyntää selvitystä sellaisenaan kuljetusvauriotapauksen selventämiseen. Lisäksi selvityksen pohjalta voidaan tehdä yrityskohtaisempi prosessikuvaus yrityksen kuljetusvaurioiden käsittelystä sekä yrityksen sisäisestä prosessista. Lisäksi voidaan käyttää teoreettista kehystä selvittämään yksityiskohtaista tietoa eri kuljetusvaurioihin liittyvistä tekijöistä.

Avainsanat	toimituslausekkeet, rahdinkuljettajan vastuu, kuljetusvakuutus, kuljetusreklamaatio, korvausvaade
------------	---

ABSTRACT

Author	Anna-Liisa Ali-Lekkala
Title	Handling Damaged Cargo in an International Company
Year	2013
Language	Finnish
Pages	95 + 4 Appendices
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

This research was made for an international client company located in Vaasa. The goal of this research was to investigate what phases occur when cargo is damaged and what should be done to handle the damaged cargo. The other goal was to find out how cargo damages are handled currently at the client company. The research also examined the regulations, laws and practices related to cargo damage handling.

The theoretical frame includes the following factors: sales contract and delivery clauses, cargo insurance, freight carrier's liability, notice of loss and claim for indemnity. A qualitative half structured theme interview was used as the research method. The research material was collected in face-to-face interviews and in a phone interview. The interviewees consisted of logistics experts and cargo damage handlers of an international company, the freight carrier's agents and a transport insurance expert.

A description of the phases related to cargo damage handling was made based on the research outcome and the theoretical frame. The description includes all phases starting from noting the damages to settling the claim. In addition to the theoretical frame the research results exposed practices and knowledge related to cargo damage handling. The research results also revealed the most common problems in the handling of cargo damages, such as insufficiency in making the notice of loss.

In the future the client company can exploit the study to clarify the cargo damage handling. The report can also be used as a base to a more company specific and internal process description about the cargo damage handling. The theoretical frame can also be used to clarify the details about different factors related to the cargo damage handling.

Keywords	delivery clauses, freight carrier's liability, cargo insurance, notice of loss, claim for indemnity
----------	---

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	7
1.1	Tutkimuksen tausta ja rajaukset	7
1.2	Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelma	7
1.3	Opinnäytetyön rakenne	8
2	KAUPPASOPIMUKSET KANSAINVÄLISESSÄ KAUPASSA	9
2.1	Kauppasopimus	9
2.2	Kansainvälinen kauppalaki	10
2.3	Toimituslausekkeet	12
2.3.1	Toimituslausekkeiden sisältö	12
2.3.2	Yleisimpiä toimituslausekekokoelmia	13
2.4	Kuljetussopimus	14
3	INCOTERMS-TOIMITUSLAUSEKKEET	15
3.1	Incoterms 2010	15
3.2	Osapuolten velvollisuudet Incoterms 2010 -lausekkeittain	16
3.2.1	E-ryhmän lausekkeet	18
3.2.2	F-ryhmän lausekkeet	18
3.2.3	C-ryhmän lausekkeet	20
3.2.4	D-ryhmän lausekkeet	23
4	VAKUUTTAMINEN ULKOMAANKAUPASSA	25
4.1	Kuljetusvahinkoriskit	25
4.2	Kuljetusvakuutukset	26
4.3	Tavarankuljetusvakuutus	26
4.3.1	Vakuuttamistavat	27
4.3.2	Kuljetusvakuutusasiakirjat	29
4.3.3	Kuljetusvakuutusehdot	30
4.4	Kuljetusvastuuvakuutus	40
5	RAHDINKULJETTAJAN VASTUU KANSAINVÄLISISSÄ KULJETUKSISSA	41
5.1	Huolitsijan ja rahdinkuljettajan vastuu kuljetuksesta	41

5.1.1	Huolitsija	43
5.1.2	Merikuljetukset.....	45
5.1.3	Maantiekuljetukset.....	47
5.1.4	Lentokuljetukset	49
5.1.5	Rautatiekuljetukset.....	50
5.1.6	Yhdistetyt kuljetukset	51
6	REKLAMAATIO JA KORVAUSVAADE	54
6.1	Reklamaatio rahdinkuljettajalle tai huolitsijalle	54
6.2	Korvausvaade.....	57
6.3	Korvausvaade vakuutusyhtiölle	60
7	EMPIIRINEN TUTKIMUS.....	64
7.1	Tutkimusmenetelmät.....	64
7.2	Tutkimuksen suunnittelu ja toteutus	66
7.2.1	Haastattelu aineistonkeruumenetelmänä.....	66
7.2.2	Haastatteluiden suunnittelu	67
7.2.3	Haastateltavat	68
7.2.4	Haastattelukysymykset.....	70
7.3	Haastattelun tulokset ja analysointi.....	71
7.3.1	Haastattelu logistiikka-asiantuntijoille A – B	71
7.3.2	Haastattelu vientiassistentille C – D	74
7.3.3	Haastattelu huolitsijoille E – F	76
7.3.4	Haastattelu vakuutusmeklarille G.....	80
7.4	Tutkimuksen reliaabelius ja validius.....	83
8	YHTEENVETO JA POHDINTA	85
	LÄHTEET	93

LIITELUETTELO

LIITE 1. Haastattelukysymykset logistiikka-asiantuntijoille A ja B

LIITE 2. Haastattelukysymykset vientiassistentille C ja D

LIITE 3. Haastattelukysymykset huolitsijoille E ja F

LIITE 4. Haastattelukysymykset vakuutusmeklarille G

1 JOHDANTO

Tämä tutkimus on Vaasan ammattikorkeakoulun liiketalouden koulutusohjelman kansainvälisen kaupan suuntautumisen opinnäytetyö. Työn hankkeistajana toimii vaasalainen, kansainvälinen elektroniikka-alan yritys. Tässä luvussa esitellään tämän tutkimuksen tausta ja rajoitukset, tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelma, sekä tutkimuksen rakenne.

1.1 Tutkimuksen tausta ja rajaukset

Opinnäytetyöni aiheen sain nykyiseltä työnantajaltani, joka on toimeksiantaja tässä tutkimuksessa. Aloittaessani työt yrityksessä selvisi, että olisi tarpeellista selvittää ja selkeyttää kuljetusvaurioiden käsittelyyn liittyvää prosessia. Tieto kuljetusvauriosta tulee useimmiten ensimmäisenä myyntitilauksen käsitelleille viennin assistenteille, joiden olisi tarpeen saada selkeä toimintamalli kuljetusvaurioiden käsittelystä ja siihen liittyvistä tekijöistä. Nykyisellään yritykseltä ei löydy ajanmukaista ohjeistusta kuljetusvaurioiden käsittelyprosessista, vaan tämä käytännön tietotaito on vain muutamalla henkilöllä. Yrityksessä ei ole tällä hetkellä kuljetusvaurioiden käsittelyyn tarkoitettua tai sitä ajatellen kehitettyä järjestelmää, jonka kautta nämä tapaukset pystyttäisiin kirjaamaan ja käsittelemään, tai tapauksia pystyttäisiin seuraamaan tai tilastoimaan jälkikäteen. Kuljetusvaurioiden käsittelyssä käytetään tällä hetkellä muihin tarkoituksiin kehitettyjä ohjelmistoja.

Suuri osa yrityksen kaupasta suuntautuu Suomen ulkopuolelle. Ulkomaankaupassa kuljetusvaurioitten käsittely on usein myös monimutkaisempaa kuin Suomen sisällä tapahtuneissa kuljetusvaurioissa. Tämän vuoksi päätettiin heti alussa rajata tämän opinnäytetyön aiheeksi ainoastaan kansainvälisissä eli Suomen ulkopuolelle suuntautuvissa kuljetuksissa tapahtuvat kuljetusvauriot.

1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelma

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on selventää kansainvälisessä kaupassa tapahtuneiden kuljetusvaurioiden käsittelyprosessia toimeksiantajayritykselle. Käsittelyprosessi sisältää vaiheet lähtien kuljetusvaurion havaitsemisesta, sen arvioinnista, tuotteen palauttamiseen tai korjaamiseen ja korvausvaatimuksen laatimiseen rah-

dinkuljettajalle ja vakuutusyhtiölle. Tämän opinnäytetyön avulla on tarkoitus selkeyttää kuljetusvaurioiden käsittelyyn liittyviä vaiheita sekä niihin liittyviä eri tekijöitä. Lisäksi tavoitteena on selvittää aiheeseen liittyvät lait, säädökset ja yleiset käytännöt. Tarkoitus on myös samalla kartoittaa, miten kuljetusvaurioiden käsittely tapahtuu toimeksiantajayrityksessä tällä hetkellä.

Tämän opinnäytetyön tutkimusongelmaksi voidaankin tiivistää:

Miten toimitaan kuljetusvaurion tapahtuessa ja mitkä tekijät vaikuttavat kuljetusvaurion käsittelyyn?

1.3 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö koostuu teoriaosuudesta sekä empiirisestä osuudesta. Teoriaosuudessa käydään läpi ulkomaankuljetusta vastuunäkökulmasta. Erityisesti teoriaosuudessa keskitytään erityisiin toimitusehtoihin, jotka määrittävät ostajan ja myyjän välistä vastuun määrittymistä. Teoriaosuudessa käsitellään myös kansainvälisissä kuljetuksissa käytettävät vakuutukset ja niiden ehdot. Lisäksi käydään läpi huolitsijan ja rahdinkuljettajan vastuu kuljetuksessa ja kuljetusmuodon vaikutusta vastuun määrään sekä yleiset reklamaatiosäädökset ja toimintamallit.

Empiirisessä osuudessa tutustun kuljetusvaurioiden käsittelyyn eri tahojen näkökulmista. Haastatteluiden avulla selvitetään eri tahojen käytäntöjä liittyen kuljetusvaurioihin. Haastatteluissa käytetään toimeksiantajayrityksen asiantuntijoita ja heidän yhteistyökumppaneitaan. Empiiristen haastatteluiden ja teoreettisen kehityksen perusteella luodaan selvitys kuljetusvaurioiden käsittelyyn liittyvistä toimista ja käytännöistä.

2 KAUPPASOPIMUKSET KANSAINVÄLISESSÄ KAUPASSA

Länsimaisessa markkinataloudessa vallitsee yleisesti *sopimusvapauden periaate*. Suuri osa sopimusoikeuden säännöksistä on tahdonvaltaista lainsäädäntöä. Sopimusoikeudessa on kuitenkin myös pakottavia säädöksiä, joista ei voida sopimuksissa poiketa. Nämä pakottavat säädökset on asetettu joko yleisen edun takia tai suojaamaan heikompaa sopimusosapuolta. Pakottava laki on aina ensisijaisessa asemassa. Sopimusvapauden puitteissa osapuolet voivat vapaasti sopia siitä, mikä valtion lakia he käyttävät kauppasopimuksessaan. (Siira 1998, 1). Jos käytetävistä laista ei ole sovittu, käytetään sen maan lakia, missä tilaus on otettu vastaan. Eli jos tilaus on otettu vastaan ostajan maassa, tulee käyttää ostajamaan lakia. Kun taas myyjän maassa vastaanotetussa tilauksessa tulee kyseeseen myyjämaan laki. Joissain tilanteissa voidaan käyttää myös tuomioistuimen erikseen määräämää lakia. (Melin 2011, 42)

2.1 Kauppasopimus

Kauppasopimus kaupan osapuolten välillä alkaa tavallisesti toisen osapuolen tarjouksesta. ”Tarjous on tahdonilmaisu, jolla sen antaja ehdottaa toiselle sopimuksen tekemistä” (Siira, 1998, 6). Tarjouksessa on yleensä yksilöity tuote, hinta, tarjousvaluutta, toimituslauseke, maksuehdot, pakkaustiedot ja tarjouksen voimassaoloaika. (Siira, 1998, 6-7)

Suomessa ja muissa Pohjoismaissa on tarjouksen sitovuuden periaate, eli tarjous on sitova siitä lähtien, kun saaja on ottanut siitä selon. Tämän jälkeen tarjousta ei voida enää perua, vaikka olosuhteet olisivat muuttuneet. Pohjoismaiden ulkopuolella, *common-law-maissa*, tarjousta ei sen sijaan pääsääntöisesti pidetä sitovana. Common law’n mukaan tarjouksen tekijä voi peruuttaa tarjouksen siihen asti, kun tarjouksen saaja on antanut hyväksyvän vastauksen. Pohjoismaissakin tarjouksen tekijä voi rajoittaa tarjouksen sitovuutta pidättämällä tarjouksessa itselleen oikeuden peruuttaa tarjouksensa. Tässäkin tapauksessa peruutus on kuitenkin tehtävä ennen kuin tarjouksen saaja on lähettänyt myöntävän vastauksen tarjoukseen. Toinen tapa rajoittaa tarjouksen sitovuutta on käyttää tarjouksessa sanaa ”si-

toumuksetta” (without obligation), jolloin tarjous muuttuu ennemminkin kehotukseksi tarjouksen tekemiseen. Tässäkin vaihtoehdossa tulee kuitenkin huomioida, että mikäli kehotuksen saaja tekee tarjouksen, lasketaan se hyväksytyksi, mikäli tarjouksen saanut kehotuksen tekijä ei viivytyksettä erikseen ilmoita hylkäävänsä tarjousta. (Siira, 1998, 6-8)

Itse kauppasopimuksessa sisältö on pääosin samanlainen kuin tarjouksessa. Kauppasopimuksessa tulisi yksilöidä kaupan kaikki ehdot yksityiskohtaisesti. Sopimuksessa pitäisi yksilöidä ainakin seuraavat:

- sopijapuolet ja heidän taustat, esimerkiksi laskutusosoite ja arvonlisäveronumero
- kaupan kohde mahdollisimman yksiselitteisesti
- kauppahinta, maksuehdot ja maksutapa
- toimitusaika, toimitustapa ja -paikka
- vapauttamisperusteet eli esimerkiksi force majeure, jolloin toinen osapuoli voi vetäytyä sopimuksen velvoitteista
- tavarank tarkastaminen ja suorittaminen, jolla määritetään ostajan vastaanottotarkastus- ja reklamaatiovelvollisuus sekä mahdolliset tavarank tarkastukset valmistuksen aikana.
- tavarank takuu
- omistusoikeuden ja vahingonvaaran siirtyminen
- pakkausta koskevat määräykset
- sopimuksen voimaansaattaminen ja riitojen ratkaiseminen. (Melin, 2011, 47-48)

2.2 Kansainvälinen kauppalaki

Kansallisten lakien rinnalle on kehittynyt myös ”ylikansallisia sääntöjä ja periaatteita, jotka sääntelevät kansainvälistä kauppaa”, joita voidaan kutsua yhteisnimityksellä *lex mercatoria*. Tällaisia *lex mercatoria* -sääntöjä ovat esimerkiksi Wienin sopimus ja *UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts*. (Siira 1998, 4).

Kansainvälinen kauppalaki (796/1988) eli *United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, jota kutsutaan monin nimin, esimerkiksi *CISG:ksi*, Wienin konventioksi tai YK:n kauppalaiksi, perustuu 1980 hyväksyttyyn Wienin yleissopimukseen. Kansainvälisellä kauppalailla on pyritty yhtenäistämään kansainvälistä irtaimen esineen kauppaa, ja sillä onkin onnistuttu tasoittamaan merkittävästi maakohtaisia lakieroja. Tällä hetkellä CISG-sopimukseen on liittynyt 73 maata; suuri osa EU-maista, muun muassa kaikki Pohjoismaat, sekä Suomen merkittävimmistä kauppakumppaneista muun muassa Yhdysvallat, Venäjä, Kiina ja Japani. (Sisula-Tulokas, 2009, 2; Siira, 1998, 2-3)

Kansainvälinen kauppalaki eli CISG koostuu kahdesta osuudesta. Nämä ovat sopimuksen solmimiseen liittyvät määräykset ja kauppaa koskevat materiaaliset määräykset. Pohjoismaat ovat tehneet varauman CISG:n II:een osaan, eivätkä siten ole sitoutuneet konvention määräyksiin sopimuksen tekemisestä. Materiaalisilta määräyksiltään CISG on monella tapaa samanlainen kuin Suomen kauppalaki. Tämä johtuu siitä, että kauppalakimme on saanut lopullisen sisältönsä CISG:in jälkeen, jolloin lain määrittämisessä voitiin ottaa huomioon CISG:in määräykset.

Säännökset eivät kuitenkaan vastaa toisiaan kaikin osin. Eroja löytyy muun muassa säädetyssä reklamaatioajassa, joka Suomen kansallisessa laissa on tehtävä kohtuullisessa ajassa, mutta CISG:in mukaisesti kahden vuoden kuluessa tavaran vastaanottamisesta. Lait eroavat merkittävästi myös vahingonkorvausmääräysten kohdalta. Suomen kauppalaissa on eritelty välilliset sekä välittömät vahingot ja lähtökohtaisesti näistä korvataan ainoastaan välittömät vahingot. CISG:issä sen sijaan vahingonkorvaus perustuu ankaraan vastuuseen, jonka mukaan vahingonkorvaus kattaa ”kaiken sen menetyksen, jonka sopimusta rikkonut osapuoli sopimusta solmittaessa ennakoi tai joka hänen olisi pitänyt ennakoida”. (Sisula-Tulokas, 2009, 24)

Sopimusvaltioiden välisessä kaupassa käytetään aina automaattisesti kansainvälistä kauppalakia, jos asiasta ei erikseen ole muuta kauppasopimuksessa mainittu. On kuitenkin huomattava, että Pohjoismaat, Suomi, Ruotsi, Norja ja Tanska ovat tehneet varauman CISG:n II osaan suhteen, eivätkä ole siten sitoutuneet noudat-

tamaan sen määräyksiä sopimuksen tekemisestä. Pohjoismaiden välisessä kaupassa CISG:n määräykset eivät siksi päde tältä osin, vaan näissä tapauksissa noudetaan kansallista kauppalakia. Huolimatta Pohjoismaiden tekemästä varaumasta voi suomalainen osapuoli kuitenkin tulla sidotuksi CISG:n II osan määräyksiin. Tämä tilanne voi tulla kyseeseen esimerkiksi tilanteessa, jossa riita ratkaistaan toisessa CISG sopimusvaltiossa, joka ei ole tehnyt sopimukseen vastaavanlaista varaumaa kuin Pohjoismaat. (Sisula-Tulokas, 2009; Helsingin seudun kauppakamari, 2004,)

2.3 Toimituslausekkeet

Toimituslausekkeet ovat kirjainyhdistelmiä, joita on luotu helpottamaan kauppasopimusten laatimista ja ennaltaehkäisemään tulkintaerimielisyyksiä sopimuksessa. Toimituslausekkeilla myyjä ja ostaja voivat sopia kaupan kustannus-, tavara- ja toimenpidevastuun jakautumisesta joutumatta toistamaan joka yksityiskohtaa sopimusasiakirjoissa. Kauppatavat eri maissa ovat usein erilaisia, minkä takia kauppasopimuksissa kansainvälisessä kaupassa voi helposti tapahtua väärinkäsityksiä ostajan ja myyjän velvollisuuksista tavarantoimituksen suhteen. Samaten toimituslausekkeet voidaan määritellä eri maiden lainsäädännöissä eri tavalla. Tämän vuoksi 1930-luvulla *Kansainvälinen kauppakamari* alkoi työn toimituslausekkeiden yhdistämiseksi. Tämän työn tuloksena syntyi 1936 ensimmäinen *Inco-terms-tulkintasääntökokoelma*, johon oli koottu jo olemassa olevien toimituslausekkeitten määritelmät.

(FINTRA 2004, 45; Melin 2011, 56)

2.3.1 Toimituslausekkeiden sisältö

Toimituslausekkeiden tärkein tehtävä on määritellä tavarantoimitushetki, eli milloin tavara on juridisesti siirtynyt myyjältä ostajalle. Lausekkeet määrittävät myös toimituksen aikaisen vaaranvastuun eli riskin jakaantumisen, toimitukseen liittyvien kustannuksien jakautumisen sekä osapuolten vakuutustarpeen. Toimituslausekkeet määräävät myös osapuolten toimintavelvollisuuden. Tämä määrittää, miten myyjän tulee asettaa tavara ostajan käytettäväksi ja millä tavalla ostajan tulee toimia tavarantoimitukseksi. Lisäksi toimituslausekkeet määräävät vastuun jakautumisen osapuolten välillä seuraavissa käytännön yksityiskohdissa:

- velvollisuus hankkia vienti- ja tuontiluvat
- vaadittavat kuljetus- yms. asiakirjat
- vakuuttamisvelvollisuus
- tavarán pakkaaminen
- ilmoittamisvelvollisuus
- tarkastusvelvollisuus

Toimituslausekkeet eivät määrittele tavarán hintaa tai maksuehtoa, tavarán omistusoikeuden siirtymistä tai kaupan osapuolten velvoitteita suhteessa kolmansiin osapuoliin.

(FINTRA 2004, 45; ICC Finland, Toimitusten hallinta)

2.3.2 Yleisimpiä toimituslausekekokoelmia

Toimituslausekekokoelmista yleisimpänä voidaankin pitää Kansainvälisen kauppakamarin luomaa, *Incoterms-tulkintasääntökokoelmaa*, jota on vuodesta 1936 päivitetty tasaisesti noin kymmenen vuoden välein vastaamaan silloisen ajan vaatimuksia. Uusin päivitetty versio kokoelmasta on Incoterms 2010. Incoterms-toimituslausekkeet esitellään perusteellisemmin seuraavassa luvussa (luku 3). Muita yleisesti käytettyjä tulkintasääntökokoelmia ovat *Combiterms*, *Revised American Foreign Trade Definitions* sekä Suomessa kotimaankaupassa käytettävä *Finnterms*. (Hörkkö ym., 2010, 392-394)

Combiterms on Ruotsissa 1960-luvulla kehitetty Incoterms-kokoelmaan pohjautuva toimituslausekekokoelma. Tällä hetkellä ovat käytössä päivitetty, Combiterms 2000 -ehdot. Alunperin tämä kokoelma on luotu kansainvälisen huolintaliiton toimeksiannosta selventämään kustannusten jakautumista toimituksissa. Combiterms pohjautuu Incoterms-kokoelmaan, ja siinä käytetään Incoterms 2000:n mukaisia lausekkeita. Lausekkeet poikkeavat Incoterms-kokoelmasta siten, että Combiterms-ehdoissa kustannukset ostajan ja myyjän kesken on määritelty hyvin tarkasti toimitusehdoittain. Kansainvälinen kauppakamari ei ole kuitenkaan osallistunut kyseisen järjestelmän luomiseen, eikä tämän takia anna niiden soveltamisesta lausuntoja. (Hörkkö ym., 2010, 392-394)

American Foreign Trade Definitions eli RAFT on Yhdysvalloissa vuonna 1941 kehitetty toimituslausekekokoelma. RAFT on kehitetty USA:n kauppakamarilaitoksen, tuojien keskusjärjestön ja ulkomaankauppaliiton yhteistyönä. RAFT:n tulkinnot eroavat merkittävästi eurooppalaisista toimitusehtokokoelmien tulkinnoista, ja lausekkeiden sisältö voi olla jopa päinvastainen kuin eurooppalaiset tulkinnot. Incoterms 1990 -kokoelman julkaisemisen jälkeen Yhdysvaltain kauppakamarin jäsenet ilmoittivat Yhdysvaltain pyrkivän siirtymään Incoterms-kokoelman käyttöön.

(Melin 2011, 56-57; Rätty 2006, 23-25; FINTRA 2004, 51).

2.4 Kuljetussopimus

Kuljetussopimus on kolmen osapuolen välinen sopimus. Siihen kuuluu rahdinkuljettaja, lähettäjä ja vastaanottaja. Kuljetussopimus sisältää osapuolia sitovat velvoitteet ja oikeudet. Rahdinkuljettaja sitoutuu rahtisopimuksessa kuljettamaan tavarat tietystä paikasta toiseen joko itse tai antamalla kuljetustehtävän kokonaan tai osaksi toiselle rahdinkuljettajalle. Kuljetussopimus syntyy rahdinkuljettajan vahvistaessa kuljetustilauksen. Kuljetustilaus koskee tilauksessa mainittua tavaramäärää ja sovittua palvelulupausta. Rahdinkuljettajan oikeus on velvoittaa rahdista tilatun määrän mukaisesti, eikä rahdinkuljettajalla ole velvollisuutta lastata kuljetustilauksessa mainittua määrää suurempaa määrää. (Ek, 2011, 163; Logistiikkayritysten Liitto ry, Tavaraliikenteen yleiset kuljetusmääräykset 2010)

Lähettäjällä on velvollisuus pakata tavara niin, että se kestää tavarat käsittelyn ja kuljetuksen tavanomaiset rasitteet. Mikäli pakkaus ei ole asianmukainen, on palveluntoimittajalla oikeus täydentää tai korjata puutteita ja laskuttaa siitä kuljetusasiakasta. Lähettäjällä on myös velvollisuus merkitä kollien painopiste ja tiedottaa rahdinkuljettajalle, mikäli kyse on vaarallisesta aineesta. Vastaanottajan velvollisuksiin taas kuuluu lähetyksen tarkastaminen luovutuksen yhteydessä ja mahdollisten vahinkojen tai puutteiden muistuttaminen todisteellisesti rahdinkuljettajalle. (Logistiikkayritysten Liitto ry, Tavaraliikenteen yleiset kuljetusmääräykset 2010)

Rahdinkuljettajan yksityiskohtaisempi vastuu esitellään kuljetusmuodoittain tämän opinnäytetyön luvussa 5.

3 INCOTERMS-TOIMITUSLAUSEKKEET

Incoterms-toimituslausekekokoelma on Kansainvälisen kauppakamarin luoma sääntökokoelma. Ensimmäiset Incoterms-toimituslausekekokoelmat ovat vuodelta 1936. Tässä Incoterms 1936:ssa määriteltiin yhdeksän lausekkeen sisältö. Seuraavan kerran lausekkeitä uusittiin 1953 ja täydennettiin vuosina 1967 ja 1976. Tämän jälkeen lausekkeitä on uusittu säännöllisesti; vuosina 1980, 1990, 2000 ja 2010.

3.1 Incoterms 2010

Incoterms-toimituslausekekokoelman uusi versio on 1.1.2011. alkaen käyttöön otettu Incoterms 2010. Incoterms 2010 -kokoelma muodostuu yhteensä yhdestätoista eri toimituslausekkeesta, jotka on määritelty lyhyesti taulukossa 1.

Taulukko 1. Incoterms 2010 -lausekkeet. (International Chamber of Commerce, 2010, 7)

EXW	Ex Works	Noudettuna lähettäjältä
FCA	Free Carrier	Vapaasti rahdinkuljettajalla
FAS	Free Alongside Ship	Vapaasti aluksen sivulla
FOB	Free On Board	Vapaasti aluksessa
CFR	Cost and Freight	Kulut ja rahti maksettu
CIF	Cost, Insurance and Freight	Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna
CPT	Carriage Paid To	Kuljetus maksettuna
CIP	Carriage and Insurance Paid To	Kuljetus ja vakuutus maksettuna
DAT	Delivered At Terminal	Toimitettuna terminaalissa
DAP	Delivered At Place	Toimitettuna määräpaikalla
DDP	Delivered Duty Paid	Toimitettuna tullattuna

Incoterms-lausekkeet voidaan jakaa kahteen erilliseen luokkaan sen perusteella, mihin kuljetusmuotoihin niitä voidaan käyttää. Lausekkeista seitsemän on kaikkiin kuljetustapoihin sopivia toimituslausekkeitä. Tähän luokkaan kuuluvat EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP ja DDP. Toiseen luokkaan kuuluvat toimituslausekkeista FAS, FOB, CFR ja CIF. Näissä lausekkeissa toimituspaikka on aina sata-ma. Nämä lausekkeet soveltuvat ainoastaan vesikuljetuksiin. (International Chamber of Commerce, 2010, 7)

Incoterms-lausekkeiden käytössä tulee ottaa huomioon, että Incoterms 2010 -toimituslausekekokoelman käyttöönotossa on tällä hetkellä siirtymäaika, jolloin kauppasopimuksissa voi esiintyä viittauksia sekä uuteen Incoterms 2010 että aiempaan Incoterms 2000 -toimituslausekekokoelmaan. Nämä kokoelman sisältävät lauseita, joilla voi olla sama nimi ja lyhenne, mutta lausekkeet eroavat sisällöltään. Tämän vuoksi on erityisen tärkeää yksilöidä mitä versiota käytetään. Esimerkiksi ”FOB Helsinki Incoterms 2010” tai ”DDP Malmö Incoterms 2000”.

3.2 Osapuolten velvollisuudet Incoterms 2010 -lausekkeittain

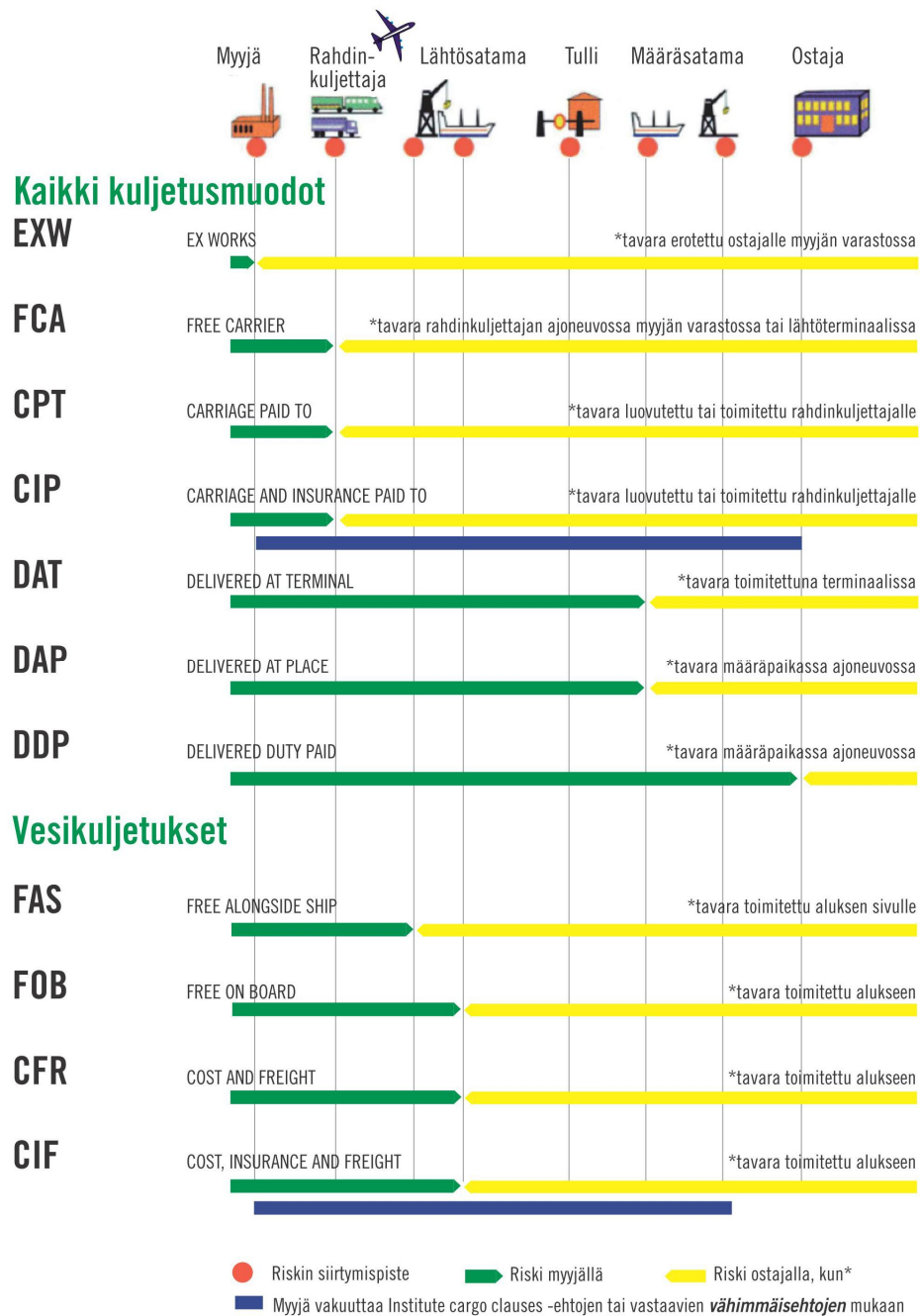
Incoterms-toimituslausekkeet on jaettu perinteisesti neljään pääryhmään. Nämä ovat E-, F-, C- ja D-ryhmät. E-ryhmän lausekkeissa myyjällä on minimivelvollisuudet, kun taas ostajan vastuu on maksimissaan. E-ryhmään kuuluu lausekkeista ainoastaan Ex Works (EXW). (Melin, 2010, 57-67; Hörkkö, 2010, 382-384)

F-ryhmän lausekkeita ovat *Free Carrier* (FCA), *Free Alongside Ship* (FAS) ja *Free on Board* (FOB). F-ryhmän lausekkeille on yhteistä se, että niiden mukaan myyjän tulee toimittaa tavara ostajan osoittamalle rahdinkuljettajalle. Tavallisesti osoitettu toimipaikka on lähellä myyjää. F-lausekkeissa myyjä maksaa osan lähtömaan kustannuksista. Ostaja maksaa päärahdin ja kustannukset määrämaassa. (Melin, 2010, 57-67; Hörkkö, 2010, 382-384)

C-ryhmän lausekkeisiin kuuluu *Cost and Freight* (CFR), *Cost, Insurance and Freight* (CIF), *Carriage Paid To* (CPT) ja *Carriage and Insurance Paid To* (CIP). C-lausekkeissa myyjän tulee tehdä kuljetussopimus ja maksaa päärahti sovitulle paikalle määrämaassa. CIF- ja CIP-lausekkeissa myyjän tulee myös ottaa vakuutus ostajan hyväksi. Vahingon vaara kuitenkin siirtyy näissä lausekkeissa lähellä myyjää. Ostajan vastuu on maksaa kustannukset määrämaassa. (Melin, 2010, 57-67; Hörkkö, 2010, 382-384)

D-ryhmän lausekkeita ovat *Delivered at Terminal* (DAT), *Delivered at Place* (DAP) ja *Delivered Duty Paid* (DDP). Tämän ryhmän lausekkeissa myyjän vastuulla ovat kaikki kustannukset ja riskit lausekkeessa ilmoitettuun määräpaikkaan asti. (Melin, 2010, 57-67; Hörkkö, 2010, 382-384)

Kaikki Incoterms 2010 -lausekkeet on myös esitetty kuviossa 1, jossa on havainnollistettu riskin siirtyminen myyjältä ostajalle toimituslausekkeittain.



Kuvio 1. Kuviossa on esitelty Incoterms 2010 -ehdot ja niiden määrittelemien vastuiden siirtymiset myyjältä ostajalle. (Fennia, Incoterms 2010)

3.2.1 E-ryhmän lausekkeet

EXW, Ex Works eli *Noudettuna lähettäjältä*. Tässä ehdossa myyjän tulee asettaa tavara ostajan käytettäväksi toimipaikassaan tai muussa nimetyssä paikassa. Tämän lisäksi myyjän tulee toimittaa kauppalasku sekä muut kauppasopimuksen mukaiset vaadittavat asiakirjat. (ICC 2010)

Ostaja vastaa kaikista tavarankustannuksista ja riskeistä siitä lähtien, kun noutaa tavarankäyttäjän tiloista. Kaikki vastuu tavarasta siirtyy siis myyjältä ostajalle heti, kun tavara on asetettu myyjän tiloissa käytettäväksi sovittuna ajankohtana. Tämä tarkoittaa sitä, että ostaja vastaa myös esimerkiksi tavarankäyttäjän lastaamisesta ostajan toimipaikalta noutavaan kulkuneuvoon sekä huolehtii vientiselvityksestä. (ICC 2010)

EXW-lauseke ei määrittele vakuuttamisvelvollisuutta kummallekaan kaupan osapuolelle. Myyjällä on velvollisuus antaa ostajalle tarvittavat tiedot, jotta ostaja pystyy hankkimaan halutessaan vakuutuksen tavaralle. (ICC 2010)

3.2.2 F-ryhmän lausekkeet

FCA, Free Carrier, eli *Vapaasti rahdinkuljettajalle*. FCA-toimitusehdon mukaan myyjän tulee toimittaa tavara nimettyyn paikkaan, ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle. Tämän lisäksi myyjän vastaa tavarankäyttäjän vientiselvityksestä sekä antaa kauppalaskun ja muut mahdollisesti vientiin tarvittavat dokumentit asiakkaalle. Vaaranvastuu tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle sillä hetkellä, kun myyjä on luovuttanut tavarankäyttäjän nimeämälle rahdinkuljettajalle. (ICC 2010; Melin, 2011, 63)

FCA:ssa, kuten ei missään F-ryhmän ehdoissa, ei ole määritelty kaupan osapuolille velvollisuutta vakuuttaa tavaraa kuljetuksen aikaisien riskien varalta. Myyjällä on kuitenkin velvollisuus antaa ostajalle vakuutuksen ottamista varten tarvittavat tiedot tavarasta. (ICC 2010; Melin, 2011, 63)

Ostajan velvollisuudet FCA-toimitusehdossa on maksaa tavarasta sovittu hinta, nimetä rahdinkuljettaja, sopia kuljetuksesta sekä maksaa rahti. Ostaja huolehtii

myös tavarahan mahdollisesta tuontiselvityksestä. (ICC 2010, 139-145; Melin, 2011, 63)

FAS, Free Alongside Ship eli *Vapaasti aluksen sivulla*. FAS on yksi vesikuljetuslausekkeista, eli sitä voidaan käyttää ainoastaan siinä tapauksessa, että rahdinkuljetus tapahtuu vesitse. FAS-toimitusehto määrittelee myyjän vastuuksi toimittaa tavara ostajan nimeämään laivaussatamaan ja asettaa se ostajan käytettäväksi aluksen vierelle laiturille tai proomuun. Myyjän velvollisuuksiin kuuluu myös FCA-ehdon tavoin huolehtia tavarahan vientiselvityksestä ja antaa vientiin tarvittavat dokumentit kuten kauppalasku sekä todiste tavarahan toimituksesta, esimerkiksi konossementti. (ICC 2010, 195-201)

Myyjä vapautuu vaaranvastuustaan siinä vaiheessa, kun on toimittanut tavarahan nimettyyn laivaussatamaan aluksen vierelle. FAS-toimitusehdossa ei ole määriteltä vakuuttamisvelvoitetta kummallekaan osapuolelle, mutta myyjän tulee kuitenkin tarvittaessa antaa ostajalle tavarasta tarvittavat tiedot vakuutuksen ottamiseen. (ICC 2010, 195-201)

Ostajan velvollisuus on maksaa tavarahan hinta ja ilmoittaa myyjälle tarpeelliset tiedot rahdinkuljettajasta, lastauspaikasta ja -ajasta sekä päärahdin järjestäminen ja maksaminen. Kuitenkin ostajan pyytäessä tai yleisen kauppatavan sitä edellyttäessä myös myyjä voi solmia rahtisopimuksen ostajan vastuulla ja kustannuksella. Ostaja vastaa myös mahdollisista tuontikäsitteilyistä ja -kuluista sekä jatkokuljetuksista päärahdin jälkeen. (ICC 2010, 195-201; Melin, 2011, 70-71)

FOB, Free on Board eli *Vapaasti aluksessa*. Myös FOB kuuluu lausekkeisiin, joita voidaan käyttää ainoastaan vesikuljetuksissa. Lausekkeessa myyjän velvollisuus on toimittaa tavara vientiselvitettynä ja sovittuna aikana ostajan nimeämään alukseen ostajan nimeämässä laivaussatamassa. Tämän lisäksi myyjän tulee toimittaa ostajalle kauppalasku ja muut tarvittavat vientidokumentit sekä todiste toimituksesta. Myyjän vastuu tavarasta loppuu, kun hän on toimittanut tavarahan alukseen. Tämän jälkeen on vastuu tavarasta ostajalla. Myöskään FOB-lausekkeessa ei ole määriteltä vakuuttamisvelvollisuutta kummallekaan osapuolelle. Myyjä on

kuitenkin velvollinen antamaan ostajalle vakuutuksen ottamiseen tarpeelliset tiedot tavarasta. (ICC 2010, 203-209; Melin, 2011, 71-72)

Ostajan tulee antaa myyjälle tarvittavat tiedot rahdinkuljettajasta, kuten aluksen nimi, lastauspaikka ja -aika. Ostajan vastuulle kuuluu solmia rahtisopimus ja maksaa rahti. Myös FOB-ehdossa voi kaupallisen käytännön tai ostajan pyynnön vuoksi myyjä solmia rahdin. Lisäksi ostajan vastuulle kuuluu tavarantoimituspalvelut ja siitä aiheutuvat kulut. (ICC 2010, 203-209; Melin, 2011, 71-72)

3.2.3 C-ryhmän lausekkeet

CFR, Cost and Freight eli *Kulut ja rahti maksettuna*. Tämä lauseke soveltuu ainoastaan vesikuljetuksiin. CFR-lausekkeessa myyjän vastuuseen kuuluu toimittaa tavara vientiselvitettynä alukseen nimetyssä laivaussatamassa. Myyjän tulee solmia kuljetussopimus ja maksaa rahti sovittuun määräsatamaan sekä toimittaa ostajalle kauppalasku ja muut vientiin tarvittavat asiakirjat. Myyjä vastaa siis kuljetuksesta sovittuun määräsatamaan asti, eli kuljetuksen kriittinen piste on määräsatamassa. Vaaranvastuu tavarasta sen sijaan siirtyy myyjältä ostajalle, kun myyjä on toimittanut tavarantoimituksen alukseen laivaussatamassa. Tämän jälkeen riski tavarasta siirtyy ostajalle. Vaaranvastuun kriittinen piste on siis CFR-lausekkeessa laivaussatama. (ICC 2010, 211-219; Melin, 2011, 72-73)

Ostajan velvollisuuksiin kuuluu tavarantoimituksen hinnan maksaminen ja tavarantoimituksen vastaanottaminen määräsatamassa. Lisäksi ostajan tulee huolehtia tavarantoimituksesta ja tavarantoimituksesta pois määräsatamasta. Ostajalla on vastuu tavarantoimituksen riskistä siitä lähtien, kun myyjä on toimittanut tavarantoimituksen alukseen sovitussa laivaussatamassa. CFR ei määrittele vakuutusvastuuta, mutta myyjän tulee antaa vakuutusta varten tarvittavat tiedot ostajalle, jos tämä niitä tarvitsee. (ICC 2010, 211-219; Melin, 2011, 72-73)

CIF, Cost, Insurance and Freight eli *Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna*. Tämä lauseke soveltuu ainoastaan vesikuljetuksiin. CIF on sisällöltään suurimmaksi osaksi samanlainen kuin CFR. Myyjän tulee solmia kuljetussopimus, maksaa rahti sovittuun määräsatamaan sekä toimittaa tavara vientiselvitettynä alukseen nime-

tyssä laivaussatamassa. Myyjän tulee myös toimittaa ostajalle vientiin tarvittavat asiakirjat. Samoin kuin CFR-lausekkeessa, myyjä on vastuussa tavarankuljetuksesta määräsatamaan ja riski tavarankuljetuksesta siirtyy myyjältä ostajalle, kun tavara on lastattu alukseen laivaussatamassa. (ICC 2010, 221–229; Melin, 2011, 73–74, 183)

CIF määrittää myyjälle vakuutusvastuun. Myyjän tulee ottaa ostajan hyväksymämaineiselta vakuutusyhtiöltä merivakuutus kuljetusaikaisen riskien varalle. Vakuutuksen tulee olla vähimmäisehtojen mukainen, eli Institute Cargo Clauses -ehtokokonaisuuden C-ehtojen tai vastaavien vakuutusehtojen mukainen ja sen tulee kattaa kuljetus laivaussatamasta määräsatamaan. Vakuutuksen tulee kattaa vähintään 110 % kauppasopimuksessa sovitusta hinnasta kauppasopimuksessa sovitussa valuutassa. Mikäli ostaja niin vaatii, myyjän tulee ostajan kustannuksella hankkia lisävakuutussuojaa esimerkiksi Institute Cargo Clauses A- tai B-ehtojen mukaisesti. Vakuutuksen suhteen tulee huomioda, että se on normaalisti voimassa vain pääkuljetuksen ajan määräsatamaan asti. Tämän jälkeiset tavaransiirrot, esimerkiksi jatkokuljetus määräsatamasta määräpaikalle, eivät enää kuulu normaaliin vakuutuksen piiriin, vaan näistä pitää aina sopia vakuutusyhtiön kanssa. (ICC 2010, 221–229; Melin, 2011, 73–74, 183; Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen, 2011, 46–47)

CPT, Carriage Paid To eli *Kuljetus maksettuna*. CPT-lausekkeessa myyjän vastuulle kuuluu kuljetussopimuksen solmiminen, rahdin maksaminen nimettyyn määräpaikkaan sekä tavarankuljetus ensimmäiselle rahdinkuljettajalle mahdollisesti sovittuun toimituspaikkaan. Lisäksi myyjä vastaa vientiselvityksestä ja hänen tulee toimittaa ostajalle kauppalasku ja muut vientiin tarvittavat dokumentit sekä kuljetusasiakirja. Myyjä vastaa siis kaikista rahtikuluista sovittuun määräpaikkaan asti. (ICC 2010, 149–155; Melin, 2011, 64–65; Ek ym. 2011, 46–47)

Tavarankuljetuksen vaaravastuu sen sijaan siirtyy myyjältä ostajalle sovitussa toimituspaikassa. Jos toimituspaikasta ei ole erikseen sovittu kauppasopimuksessa, oletetaan sen olevan paikka, johon myyjä toimittaa tavarankuljetuksen ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. CPT-lausekkeessa onkin tärkeä sopia selkeästi osapuolten kesken nimetty toi-

mituspaikka sekä määräpaikka, sillä nämä määräävät kuljetusvastuun ja vaaran vastuun siirtymiskohdan osapuolelta toiselle. (ICC 2010, 149-155; Melin, 2011, 64-65; Ek ym. 2011, 46-47)

CPT-lausekkeen mukainen ostajan vastuu on tavarasta sovitun hinnan maksaminen, tavarantoimitus vastaanottaminen nimetystä määräpaikasta ja sekä tavarantoimituksen mahdollisesta tuontiselvityksestä huolehtiminen. Ostaja vastuussa kuljetusriskeistä siitä lähtien, kun myyjä on toimittanut tavarantoimituksen ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. CPT ei määrittele vakuutusvastuuta, mutta myyjän tulee antaa vakuutusta varten tarvittavat tiedot ostajalle, jos tämä niitä tarvitsee. (ICC 2010, 149-155; Melin, 2011, 64-65; Ek ym. 2011, 46-47)

CIP, Carriage and Insurance Paid to eli Kuljetus ja vakuutus maksettuna. Myyjän vastuu CIP-lausekkeessa vastaa suurelta osin CPT-lauseketta. Myyjän tulee siis solmia kuljetussopimus, maksaa rahti nimettyyn määräpaikkaan ja toimittaa tavara ensimmäiselle rahdinkuljettajalle sovitettuun toimituspaikkaan. Myyjä vastaa myös vientiselvityksestä ja myyjän tulee toimittaa ostajalle vientiin tarvittavat dokumentit ja kuljetusasiakirja. (ICC 2010, 157-167; Melin, 2011, 65-66, 183; Ek ym. 2011, 46-47)

Myös vaaravastuu siirtyy myyjältä ostajalle kuten CPT-lausekkeessakin, eli silloin kun tavara on toimitettu sovitettuun toimituspaikkaan, ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. CIP lauseke määrittää kuitenkin myyjälle velvollisuuden vakuuttaa tavara riskien varalta määräpaikkaan saakka ostajan hyväksi. Myyjän tulee lausekkeen mukaan, samoin kuin CIF ehdossa, ottaa vähimmäisehtojen mukainen vakuutus eli Institute Cargo Clauses –ehtokokoelman C-ehtojen tai vastaavien vakuutusehtojen mukainen. Vakuutuksen tulee kattaa kuljetus laivaussatamasta määräsatamaan ja sen tulee kattaa vähintään 110 % kauppasopimuksessa sovitusta hinnasta, kauppasopimuksessa sovitussa valuutassa. Ostajan vaatiessa, myyjän tulee ostajan kustannuksella hankkia lisävakuutussuoja. Samoin kuten CIF-lausekkeessa, myös CIP-lausekkeen mukainen vakuutus on voimassa vain pääkuljetuksen ajan, määräsatamaan asti. Tämän jälkeiset tavarantoimitukset eivät enää kuulu lausekkeen mukaisen kuljetusvakuutuksen piiriin, vaan näistä pitää aina sopia va-

kuutus erikseen. (ICC 2010, 157-167; Melin, 2011, 65-66, 183; Ek ym. 2011, 46-47)

Ostajan velvollisuus CIP-lausekkeessa on sama kuin CPT-lausekkeessa. Ostan tulee maksaa tavarán kauppahinta, vastaanottaa tavara nimetyssä määräpaikasta sekä huolehtia mahdollisista tuontimuodollisuuksista. Kuten aiemmin mainittiin, vaaranvastuu tavarasta siirtyy ostajalle jo silloin, kun myyjä toimittaa tavarán ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. (ICC 2010, 157-167; Melin, 2011, 65-66, 183; Ek ym. 2011, 46-47)

3.2.4 D-ryhmän lausekkeet

DAT, Delivered at Terminal eli *Toimitettuna terminaalissa*. Myyjän tulee DAT-lausekkeen mukaan solmia rahtisopimus, toimittaa sekä purkaa tavara kuljetusvälineestä ja asettaa se ostajan käytettäväksi terminaalissa nimetyssä määräsatasatamassa tai määräpaikassa. Myyjän vastuulla on myös vientiselvittää tavara ja toimittaa ostajalle kauppalasku sekä tavarán vastaanottamiseen tarvittavat asiakirjat. Myyjällä on vaaranvastuu sekä vastuu kustannuksista siihen asti, kun on toimittanut tavarán ostajan käytettäväksi nimetyssä terminaalissa. (Ek, 2011, 47)

DAT-lausekkeessa terminaalilla tarkoitetaan avointa tai katettua paikkaa. Näitä voivat olla esimerkiksi laituri, varasto, konttipiha tai tie-, rautatie- tai lentoterminäli. (Ek, 2011, 47)

Ostaja on velvollinen maksamaan tavarán hinnan ja vastaanottamaan tavarán määräsatasataman terminaalissa. Ostajan vastuulla on myös tavarán tuontiselvittäminen sekä muuta tuonnista aiheutuvat kulut. Lauseke ei määritä vakuuttamisvastuuta kummallekaan osapuolelle. (ICC 2010, 169–173; Melin, 2011, 67; Ek, 2011, 47)

DAP, Delivered at Place eli *Toimitettuna määräpaikalle*. Myyjän velvollisuuksiin DAP -lausekkeessa kuuluu kuljetussopimuksen tekeminen ja rahdin maksaminen nimettyyn määräpaikkaan tuontimaassa. Tavarán tulee toimittaa asettamalla se nimettyyn määräpaikkaan saapuvassa kuljetusvälineessä ostajan purettavaksi. Myyjä vastaa myös vientimuodollisuuksista. Lisäksi myyjän tulee toimittaa ostajalle kauppalasku ja tavarán vastaanottamiseen tarvittavat asiakirjat. Myyjä vastaa

kaikista kustannuksista ja riskeistä kuljetuksen aikana, lukuun ottamatta tuontiselvitystä ja siihen liittyviä kustannuksia. (ICC 2010, 177–181; Melin, 2011, 68–69)

Ostajan velvollisuus on maksaa tavarasta sovittu hinta sekä vastaanottaa ja purkaa tavara nimetystä määräpaikasta kuljetusvälineestä. Lisäksi ostajan tulee huolehtia tuontiselvityksestä sekä siihen liittyvistä kuluista. Riski tavarasta siirtyy ostajalle, kun myyjä on asettanut tavarankuljetuksen ostajan purettavaksi kuljetusvälineessä, määräpaikalla. (ICC 2010, 177–181; Melin, 2011, 68–69)

DAP-lauseke ei määritä kummallekaan osapuolelle vakuuttamisvastuuta. (ICC 2010, 177–181; Melin, 2011, 68–69)

DDP, Delivered Duty Paid eli Toimitettuna tullattuna. DDP on toimitusehtona hyvin samankaltainen kuin DAP. Myyjän tulee DDP-ehdossa solmia kuljetussopimus ja maksaa rahti nimettyyn määräpaikkaan, sekä toimittaa ostajalle kauppалasku ja tavarankuljetukseen tarvittavat asiakirjat. Ero DAP-toimituslausekkeeseen on siinä, että DDP-lausekkeeseen mukaan myyjä vastaa myös tavarankuljetuksesta. Tavara tulee toimittaa ostajalle tuontiselvitettynä, sovittuna aikana, nimettyyn määräpaikkaan, jossa tavarankuljetus tulee olla kuljetusvälineessä ostajan purettavissa. Myyjällä on tässä lausekkeessa maksimivelvollisuudet, päinvastoin kuin EXW-lausekkeessa. (ICC 2010, 185–189; Melin, 2011, 69)

Ostajan velvollisuus on maksaa tavarasta sovittu hinta ja ottaa tavara vastaan sekä purkaa se kuljetusvälineestä määräpaikassa. Vaaranvastuu siirtyy ostajalle, kun myyjä on toimittanut tavarankuljetuksen määräpaikkaan ja se on asetettu ostajan purettavaksi kuljetusvälineessä. (ICC 2010, 185–189; Melin, 2011, 69)

DDP-lausekkeessa ei ole määritelty vakuuttamisvastuuta. (ICC 2010, 185–189; Melin, 2011, 69)

4 VAKUUTTAMINEN ULKOMAANKAUPASSA

4.1 Kuljetusvahinkoriskit

Kaupan osapuolilla on taloudellinen intressi saada tavara myyjältä ostajalle vaurioitumattomana, täysmääräisenä ja oikea-aikaisesti (Ek, 2011, 42). Tavarankuljetukseen liittyy aina riski. Kuljetusvahinkoriski, eli lyhemmin kuljetusriski, on vahingonuhka, joka kohdistuu kuljetettavaan kauppatavaraan tai muuhun kuljetuksessa olevaan omaisuuteen (Melin, 2011, 180).

Riski voi olla kuljetuksen aikana tai siihen liittyvän varastoinnin aikainen tavarankuljetuksen sarkyminen, tuhoutuminen, varastaminen tai ryöstäminen, katoaminen, kastuminen, likaantuminen, pilaantuminen tai muu tavarakuljetukselle aiheutunut ennalta arvaamaton tapahtuma, joka aiheuttaa taloudellista vahinkoa tavarankuljetuksen omistajalle tai sille, jolla on vaaravastuu tavarasta kyseisellä hetkellä. Vahinko voi olla myös seurannaisvahinko. Tavarankuljetuksen myöhästyminen voi aiheuttaa suuria kustannuksia vastaanottajalle, jos tämä joutuu sen vuoksi rajoittamaan tai keskeyttämään tuotannon esimerkiksi raaka-aineen puuttumisen takia. (Ek, 2011, 20–22; Melin, 2011, 180)

Kuljetusriskit vaihtelevat suuresti kuljetustavasta riippuen. Jokaisella kuljetustavalla on ominaiset ja tyypilliset rasituksensa (Ek, 2011, 19). Myyjällä on velvollisuus valmistella tavara kestämään kuljetuksen rasitukset riittävän hyvin. Myyjän tulee siis tietää nämä rasitukset, jotta hän voi valmistella tavarankuljetusta varten oikealla tavalla. Tämä velvollisuus on kirjattu kaikkiin toimituslauseisiin. (Ek, 2011, 19)

Kuljetusriskin siirtymisestä osapuolelta toiselle sovitaan normaalisti osapuolten kesken toimituslausekkeella tai kauppasopimuksella. Myös useiden maiden lainsäädännössä, esimerkiksi Suomen kauppalaissa, on säädöksiä vaaravastuun siirtymisestä ostajalle. Useimmiten nämä säädökset ovat tahdonalaista lainsäädäntöä ja väistyvät siten kauppasopimuksen tieltä. Osapuolella, jolla on riski kuljetuksen aikana, on mahdollisuus merkitä vakuutus tavarankuljetuksen vaurioitumisen varalta. Myyjällä on myös eräissä tapauksissa velvollisuus vakuuttaa tavara ostajan hyväksi. Esimerkiksi Incoterms 2010 -ehtojen lausekkeet CIF ja CIP määräävät myyjän

ottamaan vakuutuksen ostajan hyväksi kuljetuksen ajaksi, vaikka riski kuljetusten aikana on ostajalla. (Ek, 2011, 42)

4.2 Kuljetusvakuutukset

Kuljetusvakuutuksen avulla yritykset ja yksityiset henkilöt voivat pienentää kuljetusriskien toteutumisesta aiheutuvaa taloudellista menetystä (Hörkkö ym., 2010, 400). Yritykset voivat myynti- ja ostotilausten lisäksi vakuuttaa kuljetusvakuutuksella esimerkiksi varastojen väliset kuljetukset, näyttelyt ja henkilöstön mukanaan kuljettaman yrityksen tavarat (Ek, 2011, 57).

Kuljetusvakuutukset voidaan jakaa kahteen pääluokkaan: tavarankuljetusvakuutukseen sekä kuljetusvastuuvakuutukseen. Tavarankuljetusvakuutus on esinevakuutus, jonka kohteena on kuljetettava tavara. Tavarankuljetusvakuutus on tarkoitettu kaupan osapuolelle, joka on vaaranvastuussa tavarasta. Kuljetusvastuuvakuutus sen sijaan on tavarankuljetuksesta tai käsittelystä vastaavalle rahdinkuljettajalle tai huolitsijalle tarkoitettu vastuuvakuutus, jonka tarkoitus on kattaa rahdinkuljettajan tms. lain mukaista korvausvastuuta. (Hörkkö ym., 2010, 400)

4.3 Tavarankuljetusvakuutus

”Tavarankuljetusvakuutus on vakuutustuote, joka on tarkoitettu turvaamaan kauppatavaraa tai muuta omaisuutta kuljetusten ja niihin välittömästi välittömästi liittyvien varastointien aikana” (Ek, 2011, 55). Tällaisia kuljetuksia ja välittömästi niihin liittyviä varastointeja ovat muun muassa:

- vienti- ja tuontikuljetukset sekä kuljetukset kolmansissa maissa
- myynti- ja ostokuljetukset
- varastosiirrot, toimipisteiden väliset kuljetukset ja muutot
- näyttelyt, messut ja tapahtumat
- huolto- ja korjauskuljetukset
- henkilöstön mukanaan kuljettama yrityksen nimetty omaisuus.

(Ek, 2011, 55)

Tavarankuljetusvakuutus on tarkoitettu sille kaupan osapuolelle, jolla on kuljetuksen aikana toimituslausekkeen mukainen vaaranvastuu tavarasta. Myös toisella kaupan osapuolella voi olla velvollisuus ottaa vakuutus, jos kauppasopimuksessa on niin sovittu. Tällainen sopimus ovat esimerkiksi Incoterms-lausekkeiden CIP ja CIF. Näissä lausekkeissa myyjällä on velvollisuus ottaa tavarankuljetusvakuutus ostajan lukuun, vaikka kuljetuksen aikana ostajalla on vastuu riskeistä. (Hörkkö ym., 2010, 400; Melin, 2011, 181)

Tavarankuljetusvakuutus korvaa vahinkotilanteessa vakuutetulle aiheutuneen vahingon vakuutusehtojen mukaisesti. Vahingon tulee olla kuljetuksen aikana äkillisesti ja ennalta arvaamattomasti ulkoapäin aiheutunut. Tällaisia vahinkoja ovat esimerkiksi onnettomuus merellä, ilmassa tai maalla, tulipalo, tavarankäsittely, luonnon olosuhteet tai rikollinen toiminta kuten varkaus, murto tai petos. Vakuutuksen turvaan voi kuulua myös rahtikustannukset, uhkaavan vahingon torjumiseksi aiheutuvat kustannukset tai yhteishaveriin liittyvät kulut. (Ek, 2011, 55-56, 59; Hörkkö ym., 2010, 400; Melin, 2011, 181)

Suomalaisten vakuutusyhtiöiden myöntämät tavarankuljetusvakuutukset perustuvat joko suomalaisiin tai englantilaisiin kuljetusvakuutusehtoihin. Nämä ovat ”Tavarankuljetuksen yleiset vakuutusehdot” ja ”Institute Cargo Clauses”, joista kerrotaan myöhemmin tässä luvussa. (Ek, 2011, 55-56, 59; Hörkkö ym., 2010, 400; Melin, 2011, 181)

4.3.1 Vakuuttamistavat

Vakuuttamistavan valintaan vaikuttaa moni tekijä. Erilaisilla yrityksillä on erilaiset edellytykset vakuuttaa tavarankuljetuksiaan. Vakuuttamistavan valintaan vaikuttavat muun muassa yrityksen toimiala, vakuutettavan tavarankuljetuksen määrä ja arvo, käytettävät toimituslausekkeet, riskinkantokyky sekä yrityksen omat henkilöstöresurssit. Tavarankuljetusvakuutus voidaan solmia joko vuosivakuutus sopimuksena tai kertavakuutuksena. (Ek, 2011, 61)

Jatkuva kuljetusvakuutuksen vuosisopimus on vuosivakuutus sopimus, joka tehdään aina vakuutuskaudeksi kerrallaan. Vakuutuskaudella tarkoitetaan tavallisesti

yhtä vuotta. Kauden jälkeen kuljetusvakuutus jatkuu automaattisesti seuraavalle kaudelle, siihen asti kun toisin sovitaan. Vakuutusta otettaessa määritellään asiakkaan tarpeen mukainen vakuutusturvan laajuus ja sisältö vakuutuskirjalle tai erilliselle sopimukselle. Vuosisopimuksessa asiakas ilmoittaa vakuutusyhtiölle jälkikäteen sovituin aikavälein vakuutussopimuksen mukaiset tavaralähettykset, joiden mukaan määräytyy vakuutuskauden vakuutusmaksu. (Ek, 2011, 61-62; Melin, 2011, 185)

Jatkuvalla kuljetusvakuutuksella voidaan varmistaa riittävä vakuutusturva sekä säästyä yllättäviltä kuljetuksista aiheutuville talousriskeille. Jatkuva kuljetusvakuutus sopii yrityksille, jotka kuljettavat säännöllisesti omalla riskillään osto- tai myyntitavaroita tai muita tavaraeriä. (Ek, 2011, 61-62; Melin, 2011, 185)

Määräaikainen kuljetusvakuutus soveltuu tapauksiin, joissa kuljetusvakuutuksen tarve rajoittuu tiettyyn, ennalta tunnistettuun ajanjaksoon. Ajanjakso voi kestää muutamasta päivästä muutama vuoteen. Määräaikainen kuljetusvakuutus sopii esimerkiksi projektiurakoitsijoille, insinööri- ja suunnitteluyrityksille sekä messujen ja tapahtumien järjestäjille ja osallistujille. (Ek, 2011, 70-71)

Sekä jatkuvassa että määräaikaisessa kuljetusvakuutuksessa vakuutuksen kohteena ovat normaalisti kaikki vakuutuksenottajan riskillä tapahtuvat kuljetukset sekä ne kuljetukset, joissa vakuutuksenottajalla on vakuuttamisvelvollisuus. Tällaisia ovat esimerkiksi Incoterms-toimitusehdot CIP ja CIF, jolloin riskin kantaja on ostaja, mutta vakuuttamisvelvollinen on myyjä. Jatkuvaan ja määräaikaiseen kuljetusvakuutukseen voi kuulua myös muita vakuutusyhtiön palveluita, kuten vahinkojenhoito- ja korvauspalveluita, kuljetusjuridiikan asiantuntemusta, regressiopalveluita, vahingontorjuntapalveluita sekä vahinkotavaran myyntipalvelua. (Ek, 2011, 61-62)

Kertakuljetusvakuutusta voidaan käyttää yksittäisiin kuljetukseen, kuljetusketjuun, varastointiin tai tavaraeraan. Yksittäiselle kuljetustapahtumalle tehdään vakuutussopimus aina ennen kyseisen kuljetuksen alkamista. Vakuutuksen ehdot määritellään kyseiseen kuljetustapahtumaan liittyvien tietojen ja tekijöiden perus-

teella. Kertavakuutus voi olla joko räätälöity tai valmiiden vakiomallien ja maksu-
taulukoiden mukainen. (Ek, 2011, 71-73)

Kertakuljetusvakuutus soveltuu hyvin esimerkiksi yksityishenkilölle, joka vakuut-
taa satunnaisen kuljetuksen tai muuton. Kertavakuutus sopii myös hyvin yrityksil-
le, joilla on vain satunnaisesti omalla vastuulla toimitettavia kuljetuksia, tai yri-
tyksille, joilla ei normaalisti ole kuljetuksia. Kuljetusvakuutuksen tarvetta voivat
aiheuttaa tällöin esimerkiksi yrityksen muutot, näyttelyt, yksittäiset kone- ja laite-
hankinnat tai yrityksen toimihenkilöiden muutot ulkomaille ja takaisin. Myös
vuosivakuutuksen ottanut yritys voi joutua turvautumaan kertakuljetusvakuutuk-
seen tapauksissa, jolloin kuljetettava tavara poikkeaa vuosisopimuksen ehdoista
esimerkiksi kuljetuskohteen tai tavaran arvon suhteen. (Ek, 2011, 71-73)

Kuljetusvakuutuksen välityssopimuksella tarkoitetaan kuljetusyrityksen lisäpalve-
luna tarjoamaa kuljetusvakuutusta. Kuljetusalan yritykset voivat kuljetus-, huolin-
ta tai vastaavien palveluiden lisäpalveluna tarjota kuljetusvakuutusta, joka kattaa
kuljetuksen aikaiset riskit. Tällaisessa tapauksessa kuljetusliike ottaa vakuutuksen
kuljetusasiakkaan lukuun ja mahdollisessa vahinkotapauksessa vakuutusyhtiö
maksaa korvauksen vahingon kärsineelle. Välityssopimukset ovat muodoltaan
kertavakuutuksia. (Ek, 2011, 73)

4.3.2 Kuljetusvakuutusasiakirjat

Kansainvälisessä kaupassa vakuutuksen hankkinut osapuoli voi joutua joissain
tilanteissa todistamaan kaupan toiselle osapuolelle, viranomaiselle tai pankille va-
kuutuksen voimassaolon. Tätä varten vakuutusyhtiö voi kirjoittaa erilaisia kulje-
tusvakuutusasiakirjoja. Yleisimpiä näistä ovat vakuutuskirja ja vakuutustodistus
(Ek, 2011, 74).

Vakuutuskirja eli Insurance Policy tai Marine Cargo Insurance Policy on vakuu-
tusyhtiön laatima todistus kuljetusvakuutuksesta nimetylle lähetykselle. Tavalli-
sesti vakuutuskirjaa tarvitaan esimerkiksi remburssikaupoissa. Vakuutuskirja on
tarkoitettu todistukseksi vakuutuksesta sille kaupan osapuolelle, jolla on sopimuk-
sen mukaan oikeus korvaukseen. Todistus kirjoitetaan viejälle tai hänen asiamie-

helleen, tai myös ostajalle tai haltijalle, riippuen sopimuksesta. (Ek, 2011, 74-75; FINTRA, 2008, 9-6; Karhunen & Hokkanen, 2007, 212)

Vakuutuskirja sisältää yksityiskohtaiset tiedot vakuutuksen sisällöstä ja voimassaolosta sekä tiedot siitä, kehen tavaran vastaanottajan tulee olla yhteydessä mahdollisessa vahinkotapauksessa. Vakuutuskirjassa on myös ohjeita siitä, miten tulee toimia tavaraa vastaanotettaessa ja vahingon tapahduttua. Vakuutuskirja tulee lähettää ostajalle ennen tavaran saapumista, ja mikäli se on alunperin kirjoitettu myyjän nimiin, tulee se siirtää ostajan nimiin. Vakuutusyhtiö voi myös sovittaessa lähettää vakuutuskirjan suoraan ostajalle, jolloin vakuutuskirjaa ei tarvitse siirtää. (FINTRA, 2008, 9-6; Melin, 2011, 186)

Vakuutustodistus eli Insurance Certificate tai Certificate of Open Policy on myös vakuutusyhtiön laatima kuljetusvakuutustodistus. Vakuutustodistus vastaa sisällöltään vakuutuskirjaa, mutta on sitä huomattavasti joustavampi ja yksinkertaisempi. Vakuutustodistuksen ei tarvitse olla nimetty tietylle lähetykselle, vaan siinä voidaan selvittää kaikki kuljetusvakuutuksen alaisuuteen kuuluvat lähetykset. Vakuutustodistus voidaan kirjoittaa esimerkiksi asiakkaan vuosisopimuksesta, jolloin se kattaa kaikki vuosisopimuksen alaiset lähetykset. Vakuutusyhtiö voikin toimittaa myyjälle valmiiksi painettuja todistuksia, joita voidaan liittää muihin lähetysasiakirjoihin. Vakuutustodistusta voidaan käyttää, jos muusta ei ole sovittu esimerkiksi remburssiehdossa. (Ek, 2011, 74; FINTRA, 2008, 9-6; Karhunen ym., 2007, 212)

4.3.3 Kuljetusvakuutusehdot

Suomessa toimivat vakuutusyhtiöt käyttävät kuljetusvakuuttamisessa Tavarán yleisiä kuljetusvakuutusehtoja sekä Institute Cargo Clauses -ehtoja. Suomalaisia Tavarán yleisiä kuljetusehtoja käytetään normaalisti kotimaan kuljetuksiin sekä tuontikuljetuksiin ja vientikuljetuksiin Pohjoismaihin. Pohjoismaiden ulkopuolelle suuntautuviin kuljetuksiin käytetään englantilaisia Institute Cargo Clauses -ehtoja. Suomalaiset Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot vastaavat sisällöltään pääosin Institute Cargo Clauses -ehtoja. (Hörkkö, 2010, 405; Melin, 2011, 183)

Tavaran yleiset kuljetusvakuutusehdot 2003 ovat aiemmin Suomessa toimineen Merivakuutusyhtiöiden Yhdistyksen (MVT) laatimat ja hyväksymät vakuutusehdot. Viimeisimmän kerran ehtoja on päivitetty vuonna 2003. Tavarán yleisiä kuljetusvakuutusehtoja käytetään aina yhdessä ”Kuljetusvakuutuksen yleisten sopimusehtojen” (2009) kanssa. Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot jakautuvat perusvakuutukseen, laajennettuun perusvakuutukseen sekä täysvakuutukseen. Näitä voidaan kutsua yhteisesti siviilivakuutusehdoiksi, eli ne eivät kata sota- ja lakkoriskiä. (If, Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 2)

Perusvakuutus kattaa nimensä mukaisesti perusriskit. Nämä koostuvat suurimmaksi osaksi kuljetusvälineen onnettomuustilanteessa vakuutetulle tavaralle aiheutuneista vahingoista. Perusvakuutus kattaa ”tavaralle ulkoapäin aiheutuneen äkillisen ja ennalta arvaamattoman vahingon” (If, Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 2) vakuutusehtojen mukaan seuraavissa tapauksissa:

- Palo, räjähdys tai salamanisku
- Merikuljetusvälineen uppoaminen, kaatuminen tai törmäminen rantaan, pohjaan, toiseen merikuljetusvälineeseen, uivaan tai kiinteään esineeseen.
- Maakuljetusvälineen ollessa maissa sen törmäminen, kaatuminen, suistuminen raiteilta tai kykenemättä omin voimin palaamaan tielle. Törmäyksenä ei pidetä junavaunujen järjestelyssä tai kytkennässä syntynyttä töyhtäisyyttä.
- Kuljetusvälineeseen lastatun tavarán törmäys maakuljetuksessa kuljetusvälineen ulkopuolella olevan esineen kanssa
- Ilmakuljetusvälineen törmäminen, maahansyöksy tai kaatuminen
- Tavarán purkaminen aluksesta hätäsatamaan (If, Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 2)

Lisäksi perusvakuutus kattaa yhteishaverin ja vahingontorjumiskustannukset seuraavasti:

- Yhteiseen haveriin liittyvä uhraus, osallistumismaksu ja kustannus sekä pelastuskustannukset

- Vakuutuksesta korvattavan välittömästi uhkaavan vakuutustapahtuman kohtuulliset torjumis- ja rajoittamiskulut (If, Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 2)

Perusvakuutusta voidaan eri sopimuksesta laajentaa kattamaan myös muita ennalta arvaamattomia ja äkillisesti aiheutuneita vahinkoja. *Laajennetun perusvakuutukseen* vakuutusturvaan voidaan sopia kuuluvan perusturvan lisäksi:

- varkaus
- katoaminen
- murto
- ryöstö
- vaje
- vuoto
- särkyminen
- putoamisesta tai kaatumisesta lastauksen tai purkauksen aikana aiheutunut särkyminen
- koko kollin katoaminen kuljetuksen aikana
- tavarán mereen huuhtoutuminen
- meri-, järvi- tai jokiveden tunkeutuminen kuljetusvälineeseen, lastinkantajaan, varastoon tai varastoalueelle (If, Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 2).

Täysvakuutus on ”all risks” -tyyppinen vakuutus, joka kattaa kaikki äkilliset ja ennalta arvaamattomat ulkoapäin aiheutuneet vahingot, yhteishaverin uhrauksen ja osallistumismaksun sekä kohtuulliset vahingontorjumiskustannukset ehdoissa mainituin rajoituksin. Täysvakuutus on Suomalaisissa vakuutusehdoissa korvauspiiriltään laajin. (If, Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 3; Ek, 2011, 90-93)

Vakuutusehtoihin on sisällytetty myös *rajoituksia*. Vakuutus ei missään tapauksessa kata vahinkoa, menetystä tai kustannusta, joka on aiheutunut vakuutuksen ottajan, vakuutetun tai heihin samaistettavan tahallisuudesta toiminnasta, tavarán painon tai tilavuuden tavanomaisesta hupenemisesta tai tavarán tavanomaisesta ku-

lumisesta tai naarmuuntumisesta. Vakuutus ei kata vahinkoa, joka johtuu tavarän puutteellisesta pakkaamisesta tai kuljetusvälineen yms. puutteellisesta kunnosta, jos vakuutuksenottajan olisi pitänyt siitä olla tietoinen lastattaessa. Vakuutuksen ulkopuolelle on rajattu myös sota- ja lakkoriskit, jotka voidaan vakuuttaa erillisellä vakuutuksella, sekä ydinriskit. Vakuutus ei myöskään kata vahingonkorvausvelvollisuutta kolmannelle henkilölle (If, Tavarän yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 3; Ek, 2011, 90-93)

Rajoitusten lisäksi vakuutusehtoihin on kirjattu *erityisiä rajoituksia*. Nämä rajoitukset ovat voimassa, ellei muuta sovita, mutta ne voidaan lisätä erillisestä maksusta vakuutuksen piiriin. Näiden rajoitusten piiriin kuuluvat esimerkiksi vahingot, jotka aiheutuvat tavarän omasta ominaisuudesta, kylmyydestä, lämmöstä, valosta, ilman lämpötilan tai kosteuspitoisuuden vaihteluista. Erityisiin rajoituksiin kuuluvat myös muun muassa yksinomaan kuljetuspakkaukselle aiheutunut vahinko tai vahingoittuneen tavarän poistamisesta tai hävittämisestä aiheutuvat kulut, kuljetusvälineen, lastinkantajan tai ympäristön puhdistuskulut tai uudelleenlastauskulut. (If, Tavarän yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 3-4)

Vakuutus on voimassa ainoastaan kuljetuksissa, jotka tapahtuvat viranomaisten liikenteeseen tai tavaränsiirtoon hyväksymillä kuljetusvälineillä tai kalustolla, ellei muuta ole erikseen sovittu. Vakuutuksen oletusarvona on myös, että vakuutus ei ole voimassa CIF-, CIP- tai vastaavin toimituslausekkein ostettujen tavaröiden CIF/CIP -pisteen jälkeisissä kustannuksissa. Myös tästä voidaan erikseen sopia muulla tavalla. (If, Tavarän yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 4)

Ellei muusta ole sovittu, *vakuutus alkaa* ”kunkin käsittely-yksikön osalta aikaisintaan, kun sen lastaus kuljetusvälineen sivulta tähän kuljetusvälineeseen alkaa” (If, Tavarän yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 4). Tämä ehto edellyttää, että lastaus tapahtuu vakuutussopimuksen mukaisella paikkakunnalla sijaitsevalla varastopaikalla, varsinaiseen kuljetukseen varattuun kuljetusvälineeseen, varsinaisen kuljetuksen aloittamiseksi. Vakuutuksen alaiseen kuljettamiseen lasketaan myös vakuutuksen voimassa ollessa kaikki tavanomainen tavaränkäsittely ja -siirto, joka tapahtuu muualla kuin lähettäjän tai vastaanottajan varastolla. (If, Tavarän yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 4)

Vakuutus jatkuu normaalin kuljetuksen aikana kattaen uudelleenlastaukset ja väli-varastoinnin purkauksineen ja lastauksineen sekä esimerkiksi lastaussatama-alueella tapahtuvan proomukuljetuksen aikana, joka kuuluu osana tavanomaiseen merikuljetukseen. Tilanteissa, joissa vakuutuksenottajasta riippumattomista syistä käytetään muuta kuin tavanomaista reittiä tai muuta kuin tavanmukaisia uudelleenlastauksia yms., tulee vakuutuksenottajan välittömästi ilmoittaa siitä vakuutusyhtiölle, jolloin vakuutusyhtiö voi laajentaa lisämaksua vastaan vastuun katta-maan uuden tilanteen mukaisen vastuun. (If, Tavarán yleiset kuljetusvakuutuseh-dot, 2003, 4)

Vakuutus päättyy, kun vakuutettu tavara saapuu sovitulle määräpaikalle, ja on sieltä purettu pääkuljetukseen käytetystä kuljetusvälineestä välittömästi sen sivul-le. Vakuutus päättyy myös siinä tapauksessa, että vakuutuksenottaja, vakuutettu ym. ennen purkamista pääkuljetusvälineestä määräpaikalle, myy tai määrää tava-ran kuljetettavaksi muulle kuin sopimuksen mukaiselle määräpaikalle. Viimeis-tään vakuutus päättyy kuitenkin 60 päivän kuluttua siitä, kun tavara on purettu merialuksesta tavarán lopullisessa purkaussatamassa tai 30 päivää siitä, kun se on purettu ilma-aluksesta määräpaikan lentoasemalle tai kahdeksan päivän kuluessa siitä päivästä, kun tavara on purettu jostain muusta kuin edellä mainituista kulje-tusvälineistä määräpaikalla sijaitsevalla tulli-, rautatie- tai muulle tavara-asemalla (If, Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 5).

Vakuutuksenottajan toimesta tai laiminlyönnin johdosta vakuutusyhtiöllä on oike-us päättää vakuutus. Jos tavarán kuljettaminen edelleen purkaussatamasta lopulli-selle määräpaikalle viivästyy tai keskeytyy, vakuutus päättyy. Myös tavarán va-rastointi muualla kuin vakuutussopimuksen mukaisella määräpaikalla sijaitsevassa lopullisessa varastossa aiheuttaa vakuutuksen päättymisen. Mikäli tavara on kui-tenkin purettu muualla kuin rahtisopimuksessa mainitulla lopullisella määräpai-kalla vakuutuksenottajasta riippumattomista syistä, voidaan vakuutusta jatkaa erikseen sovittavin ehdoin, kunnes tavara myydään tällä paikalla, tai tavara edel-leen kuljetetaan sovitulle määräpaikalle, tai vakuutuksenottaja pyytää lakkautta-maan vakuutuksen (If, Tavarán yleiset kuljetusvakuutusehdot, 2003, 5).

Kuljetusvakuutuksen yleiset sopimusehdot 2003 (yrityksille ja elinkeinonharjoittajille)

Kuljetusvakuutusta solmittaessa vakuutuksen ottaja ja antaja neuvottelevat vakuutusturvan laajuuden ja sisällön erillisellä sopimuksella tai vakuutuskirjalla. Suomalaisia kuljetusvakuutusehtoja käytettäessä sovelletaan yhdessä yleisiä kuljetusvakuutussopimusehtoja sekä yleisiä kuljetusvakuutusehtoja. Yhdessä yleiset kuljetusvakuutussopimusehdot, yleiset kuljetusvakuutusehdot ja kuljetusvakuutussopimus tai kuljetusvakuutuskirja muodostavat Suomessa yleisesti käytetyn kuljetusvakuuttamisen rakenteen. Suomalaisissa vakuutusyhtiöissä käytetään yleensä edellä mainittuja yleisiä kuljetusvakuutussopimus- sekä kuljetusvakuutusehtoja sellaisenaan, tai niiden pohjalta luotuja omia vastaavia ehtoja (Ek, 2011, 60).

Kuljetusvakuutuksen yleiset sopimusehdot on jaettu 18 eri ehtokohtaan, joita ovat: keskeiset käsitteet, tietojen antaminen ennen vakuutussopimuksen tekemistä, vakuutusarvo ja vakuutusmäärä, vakuutusyhtiön vastuun alkaminen ja vakuutussopimuksen voimassaolo, vakuutussopimukseen sisältyvät kuljetukset ja varastoinnit, vakuutusmaksu, tietojen antaminen sopimuksen voimassaoloaikana, velvollisuus estää vahinkoa ja toimenpiteet vahingon johdosta, vakuutustapahtuman aiheutuminen, samaistaminen, korvaukseen oikeutettu, korvausmenettely, vakuutuskorvaus, vakuutusyhtiön takautumisoikeus, vakuutussopimuksen muuttaminen, vakuutussopimuksen päättyminen, sovellettavat säädökset ja sopimusehdot sekä muutoksenhaku. (If, 2003, 3)

Institute Cargo Clauses A, B ja C, joista myöhemmin tekstissä käytetään yleisesti käytössä olevaa lyhennettä ICC, ovat Englannissa kehittyneet vakuutusehdot, jotka otettiin käyttöön ensimmäisen kerran 1982. Uusin päivitys ehdoista on vuodelta 2009, jolloin ehtoihin tehtiin merkittäviä rakenteellisia muutoksia. Arvion mukaan 60-70 % maailmankaupasta vakuutetaan ICC-ehtojen mukaisesti ja siksi näitä kutsutaankin yleisesti kansainvälisiksi ehdoiksi. ICC-ehtoja kutsutaan myös Englantilaisiksi vakuutusehdoiksi. Suomessa vakuutusyhtiöt käyttävät ICC-ehtoja Skandinavian ulkopuolelle suuntautuviissa vientikuljetuksissa. (Ek, 2011, 130; Melin, 2011, 183)

ICC-ehdot jakautuvat kolmeen eri ehtoon: A, B ja C. C-ehto on kaikkein suppein ehdoista ja vastaa pääosin suomalaisten vakuutusehtojen perusvakuutusta. B-ehto on turvaltaan hiukan C-ehtoa laajempi ja A-ehto laajin, niin sanottu ”all risks” - tyyppinen vakuutus, joka pääpiirteiltään vastaa suomalaisten vakuutusehtojen täysvakuutusta. (Hörkkö, 2010, 407–408)

ICC (C)– ehto kattaa tavaran vahingot, kun se on aiheutunut:

- tulipalosta tai räjähdyksestä
- aluksen tai proomun karilleajosta, uppoamisesta tai kaatumisesta
- maakuljetusvälineen kaatumisesta tai suistumisesta raiteilta
- aluksen, proomun tai kuljetusvälineen törmäämisestä tai kosketuksesta ulkopuoliseen esineeseen paitsi veteen
- aluksen purkamisesta hätäsatamaan
- yhteisen haverin uhrauksesta
- mereen heittämisestä

Lisäksi vakuutuksessa on lausekkeet yhteisestä haverista sekä yhteentörmäysvastuusta. Vakuutuksenantaja vastaa yhteentörmäysvastuun (”Both to Blame Collision” Clause) mukaisesti rahtisopimuksessa määrätystä vakuutuksensaajan korvausvelvollisuudesta samassa laajuudessa. Vakuutuksensaaja sitoutuu ilmoittamaan tällaisista tapauksista vakuutuksenantajalle, jotta tämä voi omalla kustannuksellaan puolustaa vakuutuksensaajaa tämän vaatimuksen torjumiseksi. Vakuutus kattaa lisäksi myös yhteisestä haverista (”General Average” Clause) aiheutuneet lain tai rahtisopimuksen mukaiset yhteisen haverin osallistumis- ja pelastuskustannukset, jotka ovat syntyneet vahingon välttämisestä tai vahinkoa vältettäessä. Vakuutus ei kuitenkaan kata näitä vakuutuksen rajoituksissa (lausekkeet 4-7) mainituissa tilanteissa. (Pohjola, Cargo Insurance, 2008, 3)

Kaikki ICC-ehdot sisältävät rajoituksia vakuutuksen kattavuudesta. C-ehdot ovat voimassa seuraavin rajoituksin. Vakuutus ei missään tapauksessa kata vahinkoja, jotka ovat aiheutuneet:

- vakuutuksensaajan tahallisuudesta

- vakuutetun tavarán normaalisti vuotamisesta, painon tai tilavuuden vähenemisestä tai normaalisti kulumisesta
- Vakuutuksensaajan tai tämän työntekijöitten suorittamasta tavarán riittämättömästä pakkaamisesta tai kuljetuskuntoon saattamisesta
- tavarán omasta ominaisuudesta tai luonteesta johtuvasta turmeltumisominaisuudesta
- viivästyksestä
- rahdinkuljettajan tai muun rahdistá vastaavan maksukyvyttömyydestä tai taloudellisesta laiminlyönnistä, mikäli vakuutuksensaaja on ollut, tai olisi pitänyt olla, lastaushetkellä tästä tietoinen
- tahallisesta vahingonteosta
- kuljetusvälineen sopimattomuudesta kyseisen tavarán kuljettamiseen, mikäli vakuutuksensaaja on ollut, tai olisi pitänyt olla, lastaushetkellä tästä tietoinen.
- atomi- tai ydinfissiota tai fuusiota tai muuta radioaktiivista voimaa tms. hyväkseen käytettävän aseén tai laitteen käytöstä. (Pohjola, Cargo Insurance, 2008, 3-4; Ek, 2011, 133–137)

Lisäksi vakuutuksen ulkopuolelle on rajattu sota- ja lakkovakuutusehdot, eli C - ehdot eivät kata vahinkoja, jotka aiheutuvat sodasta, vallankumouksesta tai niihin verrattavista, kaappauksesta, takavarikoinnista, lakosta, työsuluista tai terroriteoista. (Pohjola, Cargo Insurance, 2008, 3-4; Ek, 2011, 133-137)

ICC (B)– ehdot kattavat samat vahingot kuin C ehdot, mutta niiden lisäksi vakuutuksen piiriin kuuluu vahingot, jotka ovat aiheutuneet:

- maanjäristyksestä, tulivuoren purkauksesta tai salamaniskusta
- mereen huuhtoutumisesta
- meri-, järvi- tai jokiveden pääsystä kuljetusvälineeseen tai varastointipaikkaan
- aluksen purkamisen tai lastaamisen aikana pudotetusta tai laidan yli pudonneen tavarayksikön kokonaishäviöstä (Ek, 2011, 131–137)

Rajoitusten kohdalta B-ehdot eivät eroa C-ehdoista, vaan rajoitukset ovat samat kuin edellä mainitut C-ehtojen rajoitukset. (Ek, 2011, 131–137)

ICC (A)–ehdot ovat laajimmat ICC-ehdoista ja ne kattavat vahingot all risks -periaatteen mukaisesti, eli C- ja B-ehtojen kattavien riskien lisäksi kaikki vakuutuskohteen vahingonvaarat, lukuun ottamatta ehtojen lausekkeissa 4–7 mainittuja rajoituksia. (Pohjola, Cargo Insurance, 2008, 7)

A-ehtojen rajoitukset ovat suurelta osin samanlaiset kuin C- ja B-ehtojen rajoitukset. A-ehtojen rajoituksiin ei kuitenkaan kuulu C- ja B-ehtojen rajoituslauseketta 4.7, jolla rajoitetaan tahallista vahingontekoa. A-ehdot korvaavat siis myös vahingon, jossa joku henkilö on laittomasti aiheuttanut tahallista tuhoa tai vahinkoa vakuutetulle tavaralle. Lisäksi A-ehtojen rajoitukset eroavat lausekkeen 6.2 kohdalla C- ja B-ehdoista siten, että A-ehdoissa ei ole rajattu vakuutusehtojen ulkopuolelle merirosvoutta. Muilta osin rajoitukset vastaavat C- ja B-ehtojen rajoituksia. (Ek, 2011, 133–137)

Vakuutuksen voimassaolo. ICC-ehtojen päivityksessä 2009 yksi merkittävimmistä muutoksista liittyi vakuutuksen voimassaoloon. Nykyisten ICC-ehtojen ”Transit Clause” mukainen vakuutusturva on olennaisesti pidempi kuin aiemmissa ehdoissa, ja suojaa suomalaisia tavarankuljetusvakuutusehtoja selvästi paremmin. Nykyisissä ehdoissa Transit Clause määrittää vakuutuksen voimassaolosta seuraavasti: ”Vakuutus astuu voimaan – – kun tavaraa ryhdytään siirtämään ensimmäistä kertaa varastossa tai varastointipaikalla (vakuutussopimuksessa nimetyssä paikassa) sen välitöntä lastausta varten kuljetusvälineeseen kuljetusta varten” (Ek, 2011, 137), kun aiemmissa ehdoissa vakuutus astui voimaan vasta kun varsinainen kuljetusväline lähti liikkeelle. (Ek, 2011, 130–131, 137–138)

Vakuutuksen voimassaolo päättyy normaalisti, kun se on purettu kuljetusvälineestä vakuutussopimuksessa nimetyssä määräpaikassa sijaitsevaan varastoon tai varastolla. Vakuutuksen voimassaolo päättyy myös, jos vakuutettu tavara on vakuutetun toimesta purettu kuljetusvälineestä muuhun kuin vakuutussopimuksessa mainittuun määränpäähän tai varastoon tai kun vakuutettu päättää käyttää kuljetusvälinettä tai konttia tavanomaisesta kuljetuksesta poikkeavaan varastointiin.

Vakuutuksen voimassaolo päättyy kuitenkin viimeistään ”kuudenkymmenen vuorokauden kuluttua tavarapurkauksesta valtamerialuksesta lopullisessa purkaussatamassa” (Ek, 2011, 138). Mikäli tavara päätetään lopullisessa purkaussatamassa ollessaan, ennen vakuutuksen loppumista, toimittaa edelleen muuhun määräpaikkaan, lakkaa vakuutuksen voimassa olo tuosta hetkestä, kun tavaraa aletaan siirtää uutta kuljetusta varten. Vakuutus on kuitenkin voimassa mikäli vakuutuksensaajasta riippumattomista syistä aiheutuu viivästys, tai kuljetuksessa tai kuljetuksen aikaisessa varastoinnissa tapahtuu muutos johtuen varustamosta tai rahtaa-jasta. (Ek, 2011, 137–138)

Korvaukset ja edelleenkuljetuskustannukset. Ollakseen oikeutettu vakuutuskorvaukseen, vakuutuksensaajalla tulee vahingon tapahtuessa olla vakuutuskohteeseen vakuutettava etuus (Insurable Interest) ja vakuutussopimuksen on pitänyt olla voimassa vahingon sattuessa. Vakuutus korvaa myös edelleenkuljetuskustannukset, mikäli vakuutuskohde on päätynyt muuhun kuin vakuutussopimuksessa mainittuun satamaan vakuutuksensaajasta riippumattomista syistä. Tällöin vakuutus kattaa aiheelliset ja kohtuulliset kustannukset, jotka ovat aiheutuneet tavarapurkamisesta, varastoinneista ja määräpaikkaan toimittamisesta. Konstruktiivinen kokonaishäviö (Constructive Total Loss Clause) on korvauskelpoinen ainoastaan, jos vakuutuksen kohteena olevalle tavaralle on vakuutetun tapahtuman seurauksena aiheutunut vahinko, josta sitä ei voida pelastaa vakuutusarvoa pienemmillä kustannuksilla. (Ek, 2011, 140–141)

Vakuutuksensaajan velvollisuudet. Vakuutuksensaajalla on vahingon satuttua velvollisuus ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, joilla voidaan kohtuullisesti torjua tai rajoittaa vahinkoa. Vakuutuksensaajan on myös varmistettava, että oikeudet rahdinkuljettajaa tai muuta kolmatta henkilöä kohtaan on turvattu. Vakuutusyhtiö voi antaa ohjeita vahingon torjumiseen ja rajoittamiseen, ja korvaa velvollisuuden noudattamisesta koituneet asianmukaiset ja kohtuulliset kustannukset. Jos kuitenkin myöhemmin selviää, että vahinko ei ole ollut vakuutusehtojen mukaan korvauskelpoinen, vakuutusyhtiö ei ole velvollinen korvaamaan vahingon torjumisesta tai rajoittamisesta aiheutuneita kustannuksia. Vakuutuksensaajalla on myös velvollisuus toimia mahdollisuuksien mukaan ilman aiheetonta viivytystä. ICC-ehdot

eivät määrittele korvausvelvollisuuden vanhentumisaikaa, vaan sen määrittelee yleinen markkinakäytäntö ja oikeustapaukset. Tällä perusteella ICC–ehtojen mukaista vanhentumisaikaa voidaan kuitenkin pitää huomattavasti kotimaisten ehtojen vanhentumisaikaa pidempänä. (Ek, 2011, 143–144)

4.4 Kuljetusvastuuvakuutus

Kuljetusvastuuvakuutus on tarkoitettu tavaraa kuljettavalle tai käsittelevälle rahdinkuljettajalle tai huolitsijalle. Vakuutuksen kohde on rahdinkuljettajan tai huolitsijan vastuu eli vahingonkorvausvelvollisuus kuljetettavalle tavaralle aiheutuneesta vahingosta (Ek, 2011, 188). Rahdinkuljettaja tai rahdinkäsittelijä voi ottaa vastuuvakuutuksen riippuen kuljetusmuodosta tai käsittelyn muodosta. Vastuuvakuutuksia on muun muassa tie-, rautatie- ja lentokuljetuksille, laivanvarustajille, terminaalinpitäjille, huolitsijoille sekä tavarankäsittelyyn ja ahtaustoimintaan. (Ek, 2011, 59)

Vakuutus kattaa aiheutuneen vahingon, jos rahdinkuljettaja tai huolitsija on lain tai sopimuksen mukaan vastuussa tavaralle aiheutuneesta vahingoittumisesta. Rahdinkuljettajan korvausvelvollisuuteen tai korvauksen määrään voivat kuitenkin vaikuttaa esimerkiksi vahingon syy, olosuhteet tai pakkaus. Rahdinkuljettajan vastuu on kaikissa kuljetusmuodoissa rajattu tietyn kilorajoituksen mukaiseksi. Rahdinkuljettajan vastuuta käsitellään luvussa viisi. (Ek, 2010, 188; Hörkkö ym., 2010, 400)

Kuljetusvakuutuksien suhteen tulee huomata, ettei kuljetusasiakkaan ottama tavarankuljetusvakuutus poista rahdinkuljettajan vastuuta. Mikäli rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, kuljetusasiakkaan vakuutusyhtiöllä on oikeus periä maksamiaan korvauksia takaisin rahdinkuljettajalta regressillä eli takaisinsaantivaatimuksella. (Hörkkö ym., 2010, 400).

5 RAHDINKULJETTAJAN VASTUU KANSAINVÄLISISSÄ KULJETUKSISSA

Kansainvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan kuljetuksia, jotka ylittävät kansallisvaltioiden rajat. EU-alueen sisällä tapahtuvat kuljetukset ovat *yhteisökuljetusta* ja myös kaikkien EFTA-maiden, eli EU-jäsenvaltioitten lisäksi Sveitsi, Norja ja Liechtenstein, välillä noudatetaan yhteisökuljetuksia vastaavia määräyksiä tietyin poikkeuksin. EU:n rajat ylittäviä kuljetuksia taas kutsutaan vienti- tai tuontikuljetuksiksi. Tämän lisäksi oma lukunsa ovat kauttakulku- eli transitokuljetukset, joilla tarkoitetaan kuljetuksia, jotka alkavat ja päättyvät Suomen rajojen ulkopuolella, mutta kuitenkin kulkevat Suomen kautta. Tässä opinnäytetyössä kansainvälisillä kuljetuksilla tarkoitetaan kuitenkin kaikkia Suomen rajojen ulkopuolelle suuntautuvia kuljetuksia, tai Suomen rajojen ulkopuolelta Suomeen tulevia kuljetuksia. (Karhunen & Hokkanen, 2007, 23)

Tavaran kuljetus kuuluu olennaisena osana kaupankäyntiin. Kansainvälisessä kaupassa kuljetuskustannukset muodostavat merkittävän osuuden kustannuksista; keskimäärin 12 % Suomesta vietävän tuotteen hinnasta muodostuu kuljetuskustannuksista, joten on tärkeää suunnitella kuljetukset. Ulkomaankuljetuksessa käytettäviä kuljetusmuotoja ovat tiekuljetukset, rautatiekuljetukset, vesitiekuljetukset, ilmakuljetukset ja yhdistetyt kuljetukset. Kuljetusmuodot eroavat monin tavoin toisistaan, ja kuljetustavan valintaan vaikuttaa moni asia. Keskeisimpiä kuljetusmuodon valintaan vaikuttavia tekijöitä ovat kuljetuskustannukset, tavaran määrä ja mitat, tavaran arvo suhteessa kuljetuskustannuksiin, tavaran vahingoittumisalttius, toimitusaika ja asiakaspalvelun laatu. (FINTRA, 2008, 11-1; Karhunen & Hokkanen, 2007, 23–24; Melin, 2011, 194–195)

5.1 Huolitsijan ja rahdinkuljettajan vastuu kuljetuksesta

Kuljetussopimuksella rahdinkuljettaja tai huolitsija sitoutuu kuljettamaan tavaran sovitusta paikasta toiseen. Rahdinkuljettajan oikeudet, velvollisuudet ja vastuut on kussakin kuljetusmuodossa määritelty eri laein, asetuksin ja kansainvälisin yleissopimuksin. Säännöksistä löytyy kuitenkin yhtenäisyyksiäkin. Kaikissa kuljetusmuodoissa ovat kuljetussopimuksen osapuolilla, eli rahdinkuljettajalla, lähettäjällä

ja vastaanottajalla, seuraavat velvollisuudet: Rahdinkuljettajan velvollisuuksiin kuuluu tavaraperille kuljettaminen ehjänä ja vähentymättömänä sovittuun määräpaikkaan sovittuna aikana. Lisäksi tämän tulee luovuttaa tavara rahtikirjassa merkitylle vastaanottajalle. Rahdinkuljettajan virhe voi siis näiden velvollisuuksien perusteella olla tavaravahinko, viivästysvahinko tai luovutusvahinko. Tavaravahingolla tarkoitetaan sitä, että tavara katoaa, vähentyy tai vahingoittuu kuljetuksen aikana. Viivästysvahingolla taas tarkoitetaan sitä, että tavara on myöhästynyt sovitusta aikataulusta ja luovutusvirheellä sitä, että tavara on luovutettu muulle kuin rahtikirjassa merkitylle vastaanottajalle. (Ek, 2011, 163–164)

Lähtäjän velvollisuuksiin puolestaan kuuluu tavarapakkaaminen niin, ettei tavara kuljetuksen aikana itse vahingoitu, tai aiheuta vahinkoa kuljetusvälineelle, luovuttaa tavara rahdinkuljettajan kuljetettavaksi sovittuna aikana, antaa oikeat tiedot tavarasta ja luovuttaa rahdinkuljettajalle tarpeelliset asiakirjat kuljetuksen suorittamista varten. Vastaanottajan velvollisuus on ottaa tavara vastaan. Mikäli vastaanottaja ei täytä tätä velvollisuuttaan, on rahdinkuljettajalla oikeus varastoida tavara vastaanottajan kustannuksella. Lisäksi kuljetusasiakkaalla, eli riippuen sovitusta toimitusehdosta lähtäjällä tai vastaanottajalla, on velvollisuus maksaa rahti. Rahdinkuljettaja voi myös käyttää pidätysoikeutta, eli jättää luovuttamatta tavara, mikäli kuljetusasiakas ei ole maksanut rahtia. (Ek, 2011, 164)

Summamääräinen maksimivastuu: Rahdinkuljettajan ja huolitsijan vastuu on aina rajattu kuljetusmuotoa koskevissa vastuusäännöksissä. Tätä rajoitettua vastuuta kutsutaan myös summamääräiseksi maksimivastuuksi. Maksimivastuu määräytyy tavarapainon mukaan ja korvauksen määrä on sidottu keinotekoiseen rahayksiköön nimeltä SDR (Special Drawing Right), joka noteerataan muiden valuuttojen tapaan päivittäin Suomen Pankissa. Kullekin kuljetusmuodolle on määritelty oma maksimivastuu SDR-valuutassa, joka maksetaan painon perusteella. (Ek, 2011, 164; Melin, 2011, 186–187)

Kappaleessa 5.1.1 määritetään vastuu kuljetusmuodoittain sekä huolitsijan vastuu.

5.1.1 Huolitsija

Huolitsijan käsitettä tai toimialaa ei ole monessakaan maassa määritelty lainsäädännöllä. Pohjoismaissa, mukaan lukien Suomessa, huolitsijan vastuu on määritelty *Pohjoismaisen Speditööriliiton* yleisillä määräyksillä, siis PSYM 2000:ssa. PSYM:ssä on määritelty huolitsijan tehtävät, vastuuta koskevat määräykset huolitsijan ja toimeksiantajan osalta sekä erimielisyyksien ratkaiseminen ja kulujen korvaaminen. (Melin, 2011, 232).

Huolitsijan toimeksiantoon voi kuulua PSYM 2000:n mukaan tavarankuljetus, varastointi tai muu tavarankuljetukseen tai varastointiin liittyvä. Tällaisia voivat olla esimerkiksi tullaus, toimeksiantajan avustaminen julkisoikeudellisissa velvollisuuksien täyttämässä, tavarankäsittely ja merkintä, vakuutuksen merkitseminen, avustaminen vienti- ja tuontiasiakirjojen laadinnassa, jälkivaatimuksen periminen ja avustaminen muissa perintätehtävissä sekä neuvonta kuljetus- ja jakelukysymyksissä. Lisäksi nykyään huolitsijan velvollisuuksiin voi kuulua myös esimerkiksi arvonlisäveroasioiden hoitaminen tai Intrastat-tilastointi. (PSYM, 2000, 2; Melin, 2011, 235–236)

Huolitsijan velvollisuudet ovat PSYM 2000:n mukaan seuraavat: (1) toimimisvelvollisuus, (2) tarkastusvelvollisuus, (3) toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus, (4) raportointivelvollisuus, (5) lojaliteettivelvollisuus sekä (6) tilitysvelvollisuus. Toimimisvelvollisuudella ja lojaliteettivelvollisuudella viitataan siihen, että huolitsijan tulee hoitaa päämiehensä kanssa sovitut tehtävät. Toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuudella taas tarkoitetaan, että sovitut tehtävät tulee hoitaa toimeksiantajan edun mukaisesti. Tarkastusvelvollisuus tarkoittaa, että huolitsijan tulee tarkastaa pakkauksen tai pakkausten kunto, lukumäärä, merkit ja numerot sekä asiapaperit. Lisäksi huolitsijalla on tehtävän suoritettuaan toimeksiantajalle velvollisuus tilitykseen toimistaan. (Hokkanen & Karhunen, 2007, 196)

Huolitsija voi PSYM 2000:n mukaan toimia rahdinkuljettajana, välittäjänä tai varastojana. Rahdinkuljettajana huolitsija suorittaa kuljetuksen joko omalla kuljetusvälineellä tai muulla tavoin ottaa itselleen rahdinkuljettajan vastuun. Tällöin huolitsija on rahdinkuljettajana vastuussa myös alihankkijoistaan. PSYM 2000:n

mukaisesti ”huolitsija on rahdinkuljettajana vastuussa tavarankatoamisesta, vähentämisestä ja vahingoittamisesta sen kuljeteltavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana sekä tavarankuovutuksen viivästyessä” (PSYM, 2000, 3). Rahdinkuljettajan vastuu loppuu kuitenkin viimeistään viidentoista päivän kuluttua siitä, kun on ilmoittanut tavarankuovutuksesta. Huolitsija vapautuu kuitenkin vastuusta, jos katoaminen, vähentäminen, vahinko tai viivästys on aiheutunut huolitsijasta riippumattomasta tekijästä kuten toimeksiantajan virheestä tai laiminlyönnistä, tavarankuovutuksesta vahingoittumiselle, puutteellisesta pakkauksesta tai olosuhteista, joita huolitsija ei ole voinut välttää tai, jonka seurauksia tämä ei ole voinut estää. (PSYM, 2000, 2-3; Melin, 2011, 235–236)

Välittäjän huolitsija ei toimi rahdinkuljettajana. Huolitsija voi hoitaa esimerkiksi ainoastaan vastaanottohuolinnan, mutta ei kuljetusta. Välittäjän tehtävässä huolitsijalla on vastuu vahingosta ainoastaan, jos vahinko ”– – aiheutuu siitä, ettei hän ole noudattanut riittävää huolellisuutta tehtävän suorittamisesta”. Huolitsija on tällöin velvollinen näyttämään, että on valvonut toimeksiantajan etuja tehtävänsä rajoissa. Huolitsija ei myöskään vastaa kolmannen henkilön toimenpiteistä tai laiminlyönneistä kuljetuksessa, lastauksessa, tullauksessa yms., jos hän voi näyttää noudattaneensa asiaankuuluvaa huolellisuutta kolmannen henkilön valinnassa. (PSYM, 2000, 3)

Varastointitehtävän hoitajana huolitsija voi huolehtia joko kuljetukseen liittyvästä varastoinnista, varastointitoimeksiantojen välittämisestä tai muusta varastointitoimeksiannosta. Kuljetuksiin liittyvällä varastoinnilla tarkoitetaan PSYM 2000:ssa mainittua huolitsijan vastuuta varastoida tavaraa 15 päivän ajan kuljetuksen jälkeen. Muilla varastointitoimeksiannoilla taas tarkoitetaan huolitsijan omaan lukuunsa suorittamaa varastointitoimeksiantoa, johon ei liity kuljetuspalvelua. Myös kuljetuksen jälkeinen varastointi voi muuttua 15 päivän määräajan jälkeen varastointitoimeksiannoksi. Huolitsija ei näissä tapauksissa vastaa alihankkijana toimineen varsinaisen varastonpitäjän aiheuttamista vahingoista. (PSYM, 2000, 4; Ek, 2011, 165–186)

Huolitsijan vastuun määrä on rajattu PSYM–ehdoissa riippuen huolitsijan tehtävästä. Rahdinkuljettajan toimiessa huolitsijan PSYM–ehdot määrittelevät huolitsi-

jan vastuusta seuraavasti: ”korvaus katoamisesta tai vähenemisestä lasketaan kauppalaskuun merkityn arvon mukaisesti” (PSYM, 2000, 3). Lisäksi huolitsijan tulee korvata kadonneen tavaran rahti, tulli ja muut kuljetukseen liittyvät kulut. Huolitsijan korvausvastuu tavaran katoamisesta, vähentymisestä tai vahingoittumisesta on kuitenkin rajoitettu 8,33 SDR:ään kilolta, laskettuna kyseisen tavaran bruttopainosta. Välittäjän roolissa ja varastointitehtävissä huolitsijan vastuu on rajoitettu 50 000 SDR:ään jokaista tehtävää kohden. Korvaus voi kuitenkin olla viivästyksen osalta korkeinaan yhtä suuri, kuin huolitsijalle tulevan korvauksen suuruus. Tavaran katoamis-, vähenemis- tai vahingoittumistapauksessa korvauksen määrä rajoittuu 8,33 SDR:ään, kuten aiemmassakin. (PSYM, 2000, 3-4)

5.1.2 Merikuljetukset

Merikuljetukset ovat ehdottomasti käytetyin kuljetustapa Suomen ulkomaankuljetuksissa. Vuonna 2011 suomen vientikuljetuksista 88,5 % ja tuontikuljetuksista 82 % kuljetettiin laivakuljetuksina (Tulli, ulkomaankuljetukset 2011, 1). Merikuljetukset jaetaan sen perusteella, mitä ne kuljettavat, matkustaja- ja tavarakuljetuksiin sekä erikoisliikenteeseen. Tavarakuljetukset puolestaan voidaan jakaa kappaletavarakuljetukseen ja rahtaukseen. Itse kauppamerenkulku jakautuu linja-, haku-rahti- ja sopimusliikenteeseen. Linjaliikenne on kuljetusta joka tapahtuu aluksilla, jotka liikennöivät ennalta määrättyjen satamien välillä vahvistettujen aikataulujen mukaisesti. Hakurahti- eli trampiliikenteessä tavaroita voidaan kuljettaa satunnaisten satamien välillä ilman säännönmukaista aikataulua. Tyypillisiä tuotteita ovat vilja, öljy, hiili tai lannoitteet. Sopimusliikenteessä lastinantaja vuokraa kokonaisen aluksen liikenteeseensä. (Hörkkö ym., 2010, 249–252)

Yhtenäistämistavoitteista huolimatta merikuljetuksissa käytetään edelleen monia eri säännöstöjä. Kappaletavarakuljetuksissa Suomen ja Pohjoismaitten välisissä kuljetuksissa käytetään Suomen Merilakia, jolla on pitkät perinteet vuodesta 1667 alkaen. Suomi on 1920-luvulta lähtien ollut mukana kansainvälisissä konventioissa, ja Suomen merilakiin onkin sisällytetty Haagin konventio vuodelta 1924 ja myöhemmin Haag-Visbyn säännöt vuodelta 1968. Lisäksi lakiin on sisällytetty osittain Hampurin säännöt vuodelta 1978. Merilain säännökset ovat pakottavia, mikäli lastaussatama on, tai kuljetusasiakirja on annettu sopimusvaltiossa eli

Haag-Visby-säännöt hyväksyneessä valtiossa, tai sovittu purkaussatama on Suomessa. (Hörkkö ym., 2010, 252–253; Ek, 2011, 165)

Rotterdamin yleissopimus (Rotterdam rules) on uusi uudistus kansainvälisen meriliikenteen säädöksiin. Yhdistyneiden kansakuntien kauppaoikeuden toimikunnan (UNITRAL, eli United Nations Commission for International Trade Law) valmisteleva luonnos yleissopimukseksi hyväksyttiin YK:n yleiskokouksessa vuonna 2008. Sen tarkoituksena on korvata Haagin konventio, Haag-Visbyn säännöt sekä Hampurin säännöt ja yhtenäistää merikuljetusten säännöstöä. Konvention on tällä hetkellä allekirjoittanut 24 maata ja ratifioinut yksi maa. Suomi ei ole toistaiseksi allekirjoittanut konventiota, vaan seuraa tilannetta. (Hörkkö, 2010, 253; UNITRAL, 2008)

Suomen merilain mukaan ”rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu tavaran häviämisestä tai vahingoittumisesta sen ollessa hänen huostassaan aluksessa tai maissa” (Merilaki 13:25). Rahdinkuljettajalla on myös isännänvastuu sekä vastuu alirahdinkuljettajasta, eli kuljetussopimuksen tehnyt on vastuussa sekä alaisistaan sekä alirahdinkuljettajistaan. Rahdinkuljettajan tulee näyttää toteen, mikäli hän ei itse ole virheellään tai laiminlyönnillään myötävaikuttanut vahinkoon. Rahdinkuljettaja ei ole korvausvelvollinen, mikäli näyttää toteen, että vahinko on aiheutunut virheestä navigoinnissa tai aluksen käsittelyssä, tulipalosta, henkilöiden pelastamisesta aiheutuvista toimenpiteistä tai aluksen tai merellä olevan omaisuuden pelastamisesta johtuvista kohtuullisista toimenpiteistä (Hörkkö ym., 2010, 254–255).

Rahdinkuljettajalla on vahingonkorvausvelvollisuus tavaravahingon korvaamisesta, vastuu viivästymisvahingosta, tietovastuu sekä luovutusvastuu. Tavaravahinko tulee korvata, mikäli se aiheutuu tavaran ollessa rahdinkuljettajan hoidossa. Rahdinkuljettajalla on myös vastuu, mikäli tavaraa ei toimiteta sovituksessa tai kohtuullisessa ajassa. Tietovastuulla tarkoitetaan sitä, että rahdinkuljettajan tulisi tutkia vastaanottamansa tavara ja merkitä aiheelliset merkinnät merirahtikirjaan. Lisäksi rahdinkuljettajalla on vastuu luovuttaa tavara oikealle vastaanottajalle. (Hörkkö ym., 2010, 255)

Rahdinkuljettajan rahallinen korvausvastuu on aina rajoitettu. Merilaissa merirahdinkuljettajan enimmäisvastuu häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästymisestä on rajoitettu 667:ään SDR:ään jokaiselta kollilta tai tavarayksiköltä taikka kahteen SDR:ään kilolta. Lastinomistaja voi valita hänelle edullisemman vaihtoehdon. (ML 13:30) Viivästysvahinko muuttuu esinevahingoksi silloin, kun tavaraa ei ole luovutettu 60 päivän kuluessa siitä, kun se olisi pitänyt luovuttaa. Tällöin korvausta voidaan vaatia samalla tavalla kuin kyseinen tavara olisi menetetty. (Hörkkö ym., 2010, 256)

5.1.3 Maantiekuljetukset

Maantiekuljetus on verrattain uusi tavaraliikenteessä käytettävä kuljetusmuoto. Säännöllisen tavaraliikenteen alku ajoittuu 1950-luvun loppupuolelle ja lauttaliikenteen kehittyminen on lisännyt osaltaan merkittävästi maantieliikenteen osuutta ulkomaankuljetuksissa. Maantieliikenteen suosio perustuu sen palvelun ulottumiseen lähes kaikkialle. Maantieliikenne on joustavaa ja kustannustehokasta. Auto-liikenteestä Suomesta eniten liikennettä kulkee Ruotsiin ja toiseksi suurin kohdemaista tämän jälkeen on Saksa. Säännöllistä linjaliikennettä Suomesta on melkein kaikkialle Länsi-Eurooppaan sekä Itä-Euroopan maihin, ja linjaliikenteen lisäksi on tilausliikennettä, jossa asiakas valitsee itse lähtö- ja määräpaikkakunnat. (Hörkkö ym., 2010, 272; Melin, 2011, 210)

Kansainvälisissä maantiekuljetussopimuksissa käytetään yleisesti CMR-yleissopimusta, jossa on määritelty rahdinkuljettajan vastuu. Lisäksi Suomessa on säädetty tiekuljetussopimuslaki (TKSL), johon on sisällytetty CMR-yleissopimuksen säännökset. Suomen tiekuljetussopimuslaki koskee siis niin kansainvälisiä kuin kotimaisiakin maantiekuljetuksia. CMR-yleissopimus poikkeaa muista kuljetusehdoista siten, että CMR-yleissopimus on pakottava niin kuljetusasiakkaan hyväksi kuin hänen vahingokseenkin. Rahdinkuljettaja ei voi sopia asiakkaan kanssa paremmista kuljetusehdoista tai korkeammasta vastuusta kuin mitä CMR-sopimuksessa on määrätty. (Ek, 2011, 173)

Rahdinkuljettajan vastuu alkaa CMR-ehtojen mukaan silloin, kun tämä noutaa tavaran lähettäjältä, tai tavara on jätetty terminaaliin kuljetusta varten. Mikäli rah-

dinkuljettaja lastaa tavarat, vastuu alkaa heti lastattaessa. Laki ei säätele, kenen velvollisuuteen lastaus ja purkaminen kuuluvat, mutta mikäli on kyseessä raskas ja vaikeasti käsiteltävä tavara, kuuluvat lastaaminen ja purkaminen normaalisti lähettäjän ja vastaanottajan vastuulle. Rahdinkuljettajan vastuu tavarasta päättyy, kun tavara on purettu ja luovutettu vastaanottajalle. (Ek, 2011, 174)

Rahdinkuljettaja on vastuussa tavaralle tapahtuvasta vahingosta tai katoamisesta. Mikäli rahdinkuljettaja voi todistaa, että syynä katoamiseen, vähentymiseen, vahingoittumiseen tai viivästykseen on ollut lähettäjän tekemässä virheessä, laiminlyönnissä tai tavarat puutteellisessa laadussa, tai kyseessä on ollut olosuhde, jota ei ole voitu välttää tai sen seurauksia ehkäistä, voi rahdinkuljettaja vapautua vastuustaan. Myös siinä tapauksessa, että rahdinkuljettaja pystyy osoittamaan todennäköiseksi, että vahinko on aiheutunut esimerkiksi tavaroiden puutteellisesta pakauksesta, lähettäjän tai vastaanottajan toimesta suoritettua tavarat käsittelystä, tavarat virheestä tai epätäydellisyydestä tai elävien eläinten kuljetuksesta, hän voi vapautua vastuusta. (Ek, 2011, 175–176)

Rahdinkuljettaja on myös vastuussa tavarat katoamisesta kuljetuksen aikana. Mikäli on kulunut kotimaankuljetuksessa 14 päivää tai ulkomaankuljetuksessa 30 päivää sovitusta luovutusajankohdasta, on asiakkaalla oikeus vaatia korvausta kuin tavara olisi kadonnut. Jos toimitusajasta ei ole sovittu, lasketaan määrääajat siitä, kun rahdinkuljettaja on ottanut tavarat kuljettaakseen; 28 päivää kotimaaisessa kuljetuksessa ja 60 päivää kansainvälisessä kuljetuksessa. (Ek, 2011, 175)

Maantiekuljetuksissa rahdinkuljettajan vastuu on määritetty CMR-yleissopimuksessa. Korvauksen lähtökohta on kuljetuksen kohteen arvo lähtöpaikkakunnalla. Rahdinkuljettajan vastuu perustuu kadonneen tai vahingoittuneen tavarat painoon, ja kansainvälisissä kuljetuksissa se on rajoitettu 8,33 SDR:ään kilolta. Tämän lisäksi rahdinkuljettaja on velvollinen maksamaan kadonneen tavarat rahdin, tullimaksut ja muut kuljetukseen liittyvät kulut. Viivästyksestä aiheutunutta vahinkoa korvataan enintään rahtia vastaava rahamäärä. (Ek, 2011, 176–177)

5.1.4 Lentokuljetukset

Lentorahdin etuja ovat nopeus ja varmuus, kun taas negatiivisia puolia on sen korkea hinta ja mitta- ja painorajoitukset. Lentokuljetuksia käytetäänkin yleensä, jos esimerkiksi tavarain paino on suhteessa arvoon pieni, nopea toimitus nostaa tuotteen arvoa, tai tuotteen kunto tai ajankohtaisuus säilyy nopean kuljetuksen ansiosta. Lentorahdin osuus Suomen tavaraliikenteessä pieni, mutta sen osuus kasvaa jatkuvasti. Myös pitkät etäisyydet ja sijainti tekevät lentorahdista merkittävän kuljetusmuodon Suomessa. (Hörkkö ym., 2010, 290)

Montrealin yleissopimus astui voimaan vuonna 1999. Montrealin yleissopimuksella on pyritty yhtenäistämään kansainvälistä lentoliikennettä koskevaa säännöstöä, ja sen onkin hyväksynyt merkittävä osa maailman maista. Sitä sovelletaan valtaosassa kansainvälisiä lentokuljetuksia. Montrealin yleissopimus on otettu käyttöön Suomessa vuonna 2004 niin sanotulla blankettilailla, jossa viitataan Montrealin yleissopimukseen. Lähtökohtaisesti myös kotimaan lentokuljetuksissa sovelletaan kyseistä yleissopimusta. Suomessa on myös vanhoja ilmailukuljetuksia koskevia lakeja: Laki kuljetuksesta ilma-aluksessa vuodelta 1937 ja Ilmailukuljetussopimuslaki vuodelta 1977. Näitä lakeja sovelletaan siinä tapauksessa, joissa toinen osapuoli on valtio, joka ei ole hyväksynyt Montrealin yleissopimuksen määräyksiä. (Hörkkö, 2011, 291)

Lentorahdinkuljettaja vastaa tavarain tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta ainoastaan, kun vahinko on tapahtunut ilmailukuljetuksen aikana. Mikäli vahinko on tapahtunut lentoaseman ulkopuolella tai muussa kuljetusvälineessä ennen varsinaista kuljetusta, tavarain lastaamiseksi ym., lasketaan se ilmailukuljetuksen aikana tapahtuneeksi, ellei rahdinkuljettaja pysty todistamaan toisin. Rahdinkuljettajalla on siis ankara vastuu, sillä hän on vastuussa vahingosta tai katoamisesta tuottamuksesta riippumatta. Rahdinkuljettaja kuitenkin vapautuu vastuustaan, mikäli vahinko on johtunut tavarain omasta viasta tai laadusta, tavarain puutteellisesta pakkaamisesta, sotatoimesta tai aseellisesta selkkauksesta tai viranomaisten toimenpiteestä tavarain maastaviennin tai maahantuonnin yhteydessä. (Ek, 2011, 179; FINLEX, 2004, luku 3, artikla 19)

Lentorahdin korvauksen laskemisesta ei ole nimenomaisia sääntöjä, minkä vuoksi korvaukseen on katsottu sisältyvän myös menetetty kauppavoitto. Rahdinkuljettajan enimmäisvastuu lentorahdissa on 19 SDR kilolta. Kansainvälisissä kuljetuksissa enimmäisvastuu on ehdoton, myös tapauksissa, joissa rahdinkuljettaja on tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella aiheuttanut vahingon. Kotimaisissa kuljetuksissa sen sijaan rahdinkuljettaja ei voi viitata vastuun enimmäismäärään, mikäli on tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella aiheuttanut vahingon. (Ek, 2011, 180)

5.1.5 Rautatiekuljetukset

Rautatiekuljetukset ovat vesikuljetusten jälkeen vanhin kuljetusmuoto. Ensimmäinen rautatieyhteys Suomessa avattiin vuonna 1862. Oleellista rautatiekuljetuksille on niiden liikenteen aikataulujen säännöllisyys. Kiskojen raideleveydet Euroopassa vaihtelevat. Suomessa ja useimmissa Itä-Euroopan maissa kuten Venäjällä, sekä Baltian maissa, Unkarissa ja Puolassa raideleveys on 1524 mm. Muualla Länsi-Euroopassa raideleveys on 1435 mm, lukuun ottamatta Espanjaa ja Portugalia. (Hörkkö ym., 2010, 285)

Kansainvälisissä rautatiekuljetuksissa rahdinkuljettajan ja asiakkaan väliset oikeudet on määritelty CIM-yleissopimuksella, jossa ovat mukana suurin osa eurooppalaisista rautatieyhtiöistä ja -laitoksista. Suomi liittyi kyseiseen yleissopimukseen vuonna 1924. Vuonna 1980 sopimusmääräyksiä uudistettiin uudella COTIF-yleissopimuksella (Convention relative aux transport internationaux ferroviaires), johon myös CIM-määräykset otettiin mukaan. Lähes kaikki Euroopan valtiot ovat liittyneet COTIF-sopimukseen, lukuun ottamatta Venäjää. Lisäksi COTIF-sopimuksen on hyväksynyt joitain Pohjois-Afrikan ja Aasian maita – kaikkiaan sopimukseen on liittynyt vuoteen 2009 mennessä 43 maata. Suomen Rautatiekuljetuslaki (RKL) vastaa pitkälti CIM-sopimuksen määräyksiä, mutta koskee lähinnä kotimaan rautatiekuljetuksia. Kansainvälisissä kuljetuksissa sovelletaan CIM-yleissopimusta. (Hörkkö ym., 2010, 285; Ek, 2011, 180–181)

Rahdinkuljettajalla on ankara vastuu tavarahan vahingoittumisesta, katoamisesta tai viivästymisestä. Tämä tarkoittaa sitä, että rahdinkuljettaja on vastuussa tavarasta

riippumatta siitä, onko hän toiminut huolellisesti tai huolimattomasti. Ankarasta vastuusta voi vapautua vain tietyin laissa määritetyin perustein, jotka rahdinkuljettajan tulee näyttää todeksi. Perusteita vastuusta vapautumiseen on vahingon johtuminen lähettäjän virheestä tai laiminlyönnistä, kuljetuksen aikaisesta virheellisestä määräyksestä tai tavarán omasta viasta. Rahdinkuljettaja voi vapautua vastuusta myös, jos hän näyttää, että vahinko on aiheutunut seikasta, jota ei voitu välttää, tai sen seurauksia ei voitu ehkäistä. Lisäksi on lista erityisistä riskeistä, joiden perusteella rahdinkuljettaja vapautuu vastuustaan näyttämällä vahingon voineen aiheutua erityisen riskin vuoksi. Nämä riskit vastaavat suurilta osin maantierahdinkuljettajan vastuusta vapautumisperusteita, joihin kuuluvat muun muassa tavarán puutteellinen pakkaaminen sekä lähettäján ja vastaanottajan suorittamat tavarán kuormaaminen ja purkaminen. (Ek, 2011, 181–182)

Rautatierahdinkuljettajan vastuu on määrällisesti rajoitettu. Lähtökohtaisesti korvauksen arvona pidetään tavarán arvoa kuljetuksen aloitushetkenä. Kansainvälisissä rautatiekuljetuksissa vastuun enimmäismääräksi on kuitenkin rajattu 17 SDR kilolta. Lisäksi rahdinkuljettajan tulee hyvittää kuljetusmaksut ja muut kuljetuksesta aiheutuneet kustannukset. Kuljetuksen viivästyessä on rahdinkuljettajan vastuu enintään kuljetusmaksun nelinkertainen määrä. Mikäli kuljetus on viivästynyt yli kuukauden sovitusta luovutusajasta, voidaan tavaraa pitää kadonneena. Tällöin rahdinkuljettajan tulee myös maksaa korvaus tavarasta kuin se olisi kadonnut. (Ek, 2011, 182)

5.1.6 Yhdistetyt kuljetukset

Yhdistetyllä kuljetuksella tarkoitetaan kuljetusta, jossa käytetään kahta tai useampaa erilaista kuljetustapaa. Yhdistetyt kuljetukset voidaan jakaa perättäiskuljetuksiin ja yhdistettyihin kuljetuksiin. *Perättäiskuljetuksella* tarkoitetaan yhteen sopimukseen perustuvaa kuljetusta, joka suoritetaan usean rahdinkuljettajan toimesta perättäin samaa kuljetusmuotoa käyttäen, kun taas *yhdistetty kuljetus* on perättäiskuljetus, jossa käytetään eri kuljetusvälineitä. (Hörkkö ym., 2010, 298–299)

Yhdistetyt kuljetukset ovat lisääntyneet kuljetuskonttien ja vastaavien tavarayksiköiden yleistymisen myötä. Yhdistetyt kuljetukset helpottavat lastin käsittelyä ja

vähentävät käsittelyvahinkoja ja -kertoja sekä säästävät aikaa. Nämä perustuvat siihen, että kontti voidaan ahtaa ja lastata jo ennen kuljetusta, ja se voidaan samassa kuljetusyksikössä kuljettaa alusta loppuun ilman välipurkamisia ja uudelleen lastauksia. Kuljetusyksikkönä yhdistetyssä kuljetuksessa voi toimia irtoperävaunu, vaihtokori tai kontti. Näitä kutsutaan yhteisesti suuryksiköiksi. Myös kokonaisten autoyhdistelmien kuljetus osan matkaa junassa on yhdistettyä kuljettamista. (Hörkkö ym., 2010, 298–299)

Yhdistetyissä kuljetuksissa sovellettava lainsäädäntö vaihtelee. Kansainvälistä sopimusta koskien yhdistettyjä kuljetuksia ei ole, eikä myöskään Suomen laissa ole määritelty, lainsäädäntöä yhdistetyistä kuljetuksista. Yhdistettyihin kuljetuksiin sovelletaan kuljetuksesta riippuen tiekuljetussopimuslakia, rautatiekuljetuslakia tai ilmakuljetussäädöksiä. Tiekuljetuslakia (TKSL) käytetään silloin kun kuljetukseen käytetään moottoriajoneuvoa. TKSL sovelletaan myös siinä tapauksessa, että käytettyä moottoriajoneuvoa kuljetetaan osa matkaa muulla kuljetusvälineellä, tällöin tavaraa ei kuitenkaan saa purkaa kuljetusosuuden aikana. Rautatiekuljetuksien säännöksissä on vastaavat määräykset. Ilmakuljetuslain mukaisia säädöksiä sovelletaan pääsääntöisesti ainoastaan ilmakuljetusosuuksiin. Ilmakuljetuslakia voidaan soveltaa myös tilanteessa, jossa rahdinkuljettaja on sopimuksen vastaisesti käyttänyt lentokuljetuksen sijasta muuta kuljetusvälinettä rahdin kuljettamiseksi. (Hörkkö ym., 2010, 299–300)

Yhdistetyn kuljetuksen liikenteenharjoittajaa kutsutaan MTO:ksi (Multimodal Transport Operator). MTO vastaa koko kuljetuksesta sekä kuljetukseen osallistuneiden henkilöiden teoista ja laiminlyönneistä. Kuljetusvahinkotapauksessa MTO vastaa vahingosta kuljetusvälinettä koskevien säädösten mukaisesti. Liikenteenharjoittaja vapautuu vastuustaan ainoastaan, jos vahinko on seuraus merikuljetuksen aikaisesta merenkulullisesta virheestä tai tulipalosta. Korvauksen perusta on tavarán arvo määräpaikkakunnalla vahingoittumattomana. Korvauksen määrä on rajoitettu: vastuun enimmäismäärä on 2 SDR kilolta tai 667 SDR kollilta. Jos kyse on yhdistetystä kuljetuksesta, jossa ei ole käytetty merikuljetusta, on vastuuraja 8,33 SDR kilolta tai, jos vahinko voidaan paikallistaa tiettyyn kuljetukseen, sovelletaan siihen liittyviä korvausmääriä. Viivästysvahingosta MTO vastaa silloin, jos

lähettäjä on kiinnittänyt huomiota sovitun toimitusajan noudattamisen tärkeyteen tai sen osalta on säännelty pakottavia säännöksiä. (Hörkkö ym., 2010, 300)

6 REKLAMAATIO JA KORVAUSVAADE

Tavaran vastaanottajalla on aina velvollisuus tarkistaa vastaanottamansa tavaran ulkoisesti havaittavissa oleva kunto ja lukumäärä. Tavaran tarkistaminen on tärkeää, sillä siten voidaan havaita mahdolliset puutteet tai vahingot, joita tavaralle on tapahtunut ennen sen vastaanottamista, rahdinkuljetuksen aikana. Kuljetusvakuutuksen yleisten sopimusehtojen mukaisesti vakuutuksen ottaja tai vakuutettu on velvoitettu tarkistamaan vastaanottamansa tavara ja tehdä mahdollisista vahingoista rahdinkuljettajalle tai tämän edustajalle kirjallinen huomautus ennen tavaran vastaanotetuksi kuittaamista, tai mikäli vahinko ei ole ollut heti todettavissa, ilmoitus pitää tehdä heti, kun se havaitaan. (If, Kuljetusvakuutuksen yleiset sopimusehdot, 2003, 8) *International Cargo Clauses* ilmaisee asian niin, että vakuutuksensaajan tulee ”varmistaa, että kaikki oikeudet rahdinkuljettajaa, tavarasta vastuussa olevaa tai muuta kolmatta henkilöä kohtaan on turvattava” (Ek, 2011, 143). Lisäksi vahinkoa kärsineellä on vakuutus sopimuksen mukainen vahingon torjumis- ja rajoittamisvelvollisuus. (Kuljetusvakuutuksen yleiset sopimusehdot, 2003, 8)

6.1 Reklamaatio rahdinkuljettajalle tai huolitsijalle

Kuljetusmuodosta riippuen rahdinkuljettajien yleissopimuksissa tai kuljetusmuotoa koskevissa laeissa on määritelty reklamaatiosta kuljetusvahinkotapauksissa. Reklamaatiolla tarkoitetaan kirjallista huomautusta, joka tehdään rahdinkuljettajalle kuljetusvahingosta. Reklamaatio eli huomautus tulee tehdä heti tavaraa vastaanotettaessa merkitsemällä havaittu vahinko tai puute rahtikirjan kumpaankin kappaleeseen ja mahdollisuuksien mukaan myös rahdinkuljettajan tulee allekirjoittaa kyseinen näkyvä vahinko. Myöhemmin voidaan lisäksi toimittaa rahdinkuljettajalle kirjallinen, yksilöity reklamaatio. Reklamaatioon tulee kirjata vahinkoa ja kuljetusta koskevat tiedot kuten lähtö- ja saapumipaikka, saapumispäivä ja kuljetusasiakirjan numero. (Hörkkö, 2010; Pohjola, tavarankuljetusvahinko toimintaohjeet; If, Reklamaatio rahdinkuljettajalle)

Eri kuljetusmuodoilla on hieman toisistaan poikkeavia säädöksiä reklamaatiosta. Kaikille kuljetusmuodoille on yhteistä, että kirjallinen huomautus *ulkonaisesti ha-*

vaittavasta vauriosta on tehtävä välittömästi tavarán luovutuksen yhteydessä. Sama koskee myös huolitsijaa, kun tämä toimii rahdinkuljettajana. (Hörkkö, 2010; PSYM, 2000, 29 §)

Piilevän vahingon reklamaation osalta määräajat vaihtelevat kuljetusmuodoittain. Kansainvälisessä maantierahdissa piilevä vahinko tulee CMR-yleissopimuksen mukaisesti reklamoida viimeistään seitsemän päivän kuluessa tavarán toimituksesta (CMR-yleissopimus, 5:30 §). Merikuljetuksissa piilevä vahinko tulee reklamoida viimeistään kolmen päivän kuluessa tavarán luovutuksesta (Merilaki, 13:38 §). Kansainvälisessä rautatieliikenteessä piilevistä vahingoista on reklamoitava, samoin kuin maantiekuljetuksissa, seitsemän päivän kuluessa toimituksesta (Hörkkö, 2010, 288). Lentokuljetuksissa reklamaatio piilevästä vahingosta on sen sijaan tehtävä neljäntoista päivän kuluessa tavarán vastaanottamisesta (MYS, 3:31 §). Huolitsijalle reklamaatio piilevästä vahingosta tulee esittää seitsemän päivän kuluessa tavarán luovuttamisesta. Samoin on myös maantierahdissa. Mikäli kuitenkin huolitsijan kanssa on sovittu tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä, tulee noudattaa tämän kuljetusmuodon lainmääräyksiä ja kuljetusehtoja (PSYM, 29 §).

Myös kuljetuksen *viivästymisestä* tulee reklamoida kirjallisesti rahdinkuljettajalle määräaikojen puitteissa. Kansainvälisessä maantierahdissa viivästyksestä tulee tehdä kirjallinen muistutus rahdinkuljettajalle kahdenkymmenen yhden päivän kuluessa tavarán luovuttamisesta vastaanottajalle (CMR-yleissopimus, 5:30 §). Merirahdissa viivästysreklamaation raja-aika on 60 päivää tavarán luovuttamisesta (Merilaki, 13:38 §) kuten myös kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Lentorahdissa ja maantierahdissa viivästymisestä tulee reklamoida kahdenkymmenen yhden päivän kuluttua tavarán luovuttamisesta vastaanottajalle (MYS, 3:31 §). Huolitsijalle muu kuin tavarán vahingoittumista, vähenemistä tai katoamista koskeva reklamaatio on tehtävä neljäntoista päivän kuluessa, kun toimeksiantaja on saanut tietää olosuhteista. Mikäli on kuitenkin sovittu tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä, tulee noudattaa tämän kuljetusmuodon lainmääräyksiä ja kuljetusehtoja (PSYM, 29 §). Taulukossa 2 on esitetty kootusti reklamaatioiden määräajat kuljetusvaurioista ja viivästymisestä kansainvälisissä rahtikuljetuksissa.

Taulukko 2. Reklamaation määräajat kuljetusvaurioista kansainvälisessä rahdinkuljetuksessa. (Ek, 2011, 169, 177, 180, 182)

<i>Kuljetusmuoto</i>	<i>Laki tai säädös</i>	<i>Näkyvät vahingot</i>	<i>Piilevät vahingot</i>	<i>Viivästyminen</i>
Maantiekuljetus	CMR-yleissopimus	heti	7 pv	21 pv
Merikuljetus	Merilaki	heti	3 pv	60 pv
Rautatieliikenne	CIM-yleissopimus	heti	7 pv	60 pv
Lentokuljetus	Montrealin yleissopimus	heti	14 pv	21 pv

Mikäli reklamaatiota ei tehdä ajoissa eli yllä mainittujen aikarajojen jälkeen, on seurauksena kuljetusmuodosta riippuen kannevallan menetys tai todistustaakan kääntyminen vahingoittumisesta. Kansainvälisissä rautatie- ja lentokuljetuksissa reklamaation laiminlyönnistä seuraa kannevallan menetys. Kansainvälisissä meri- ja maantiekuljetuksissa sen sijaan käytäntönä on, että liian myöhään tehdystä reklamaatiosta seuraa *käännetty todistustaakka*. Tällä tarkoitetaan sitä, että reklamaation määräajan jälkeen todistustaakka vahingosta siirtyy rahdinkuljettajalta kuljetusasiakkaalle. Tällöin lähtökohtana on, että tavara on ollut luovutushetkellä vahingoittumaton ja korvauksenvaattajan pitää pystyä todistamaan, että vahinko on tapahtunut kuljetuksen aikana. Tämä on kuitenkin usein erittäin vaikea tai miltei mahdotonta. (Ek, 2011, 169, 177, 180, 182)

Muut toimenpiteet vahingon tapahduttua

Tavaran tarkastamisen ja reklamoinnin lisäksi vahingon kärsineellä on myös muita velvollisuuksia. Jos vahinkotapahtumaan epäillään liittyvän rikos, tulee vakuutuksenottajan reklamaation lisäksi ilmoittaa asiasta poliisiviranomaiselle. Vakuutuksenottajalla ja –saajalla on myös merkittävä velvollisuus vakuutusyhtiötä kohtaan vahingon torjumiseksi ja rajoittamiseksi. Tällä tarkoitetaan sitä, että vakuutuksenottajan tulee toimia niin, että jo syntyneen vahingon laajentuminen estetään. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi lähetyksen osittainen kastuminen, jolloin vakuutuksenottajan velvollisuus on estää kosteuden leviäminen lähetyksen vaurioitumattoman osaan. (Ek, 2011, 150)

Lisäksi tulee ottaa yhteys vakuutusyhtiöön. Kuljetusvahinkotilanteessa vakuutusyhtiöön tulee ottaa yhteyden se osapuoli, jolla on riski kuljetuksen aikana. Kun kyseessä on tavaran kauppa, voi joko vakuutuksenottaja tai hänen kauppakumppaninsa ottaa yhteyden vakuutusyhtiöön. Esimerkiksi CIF- ja CIP-ehdoin tehdyissä kaupoissa vakuutuksenottaja ja riskin kantaja ovat kuljetuksen ajalta eri osapuolet. Myös vakuutusyhtiö voi antaa neuvoja ja opastaa vakuutuksensaajaa toimimaan oikein, jotta ei synny oikeuden menetyksiä. Rahdinkuljettajalle tai vakuutusyhtiölle tulee myös varata mahdollisuus tarkastaa vahinkotavara. Vaurioitunut tavara tulisi siis säilyttää erillään ehjistä, pakkausmateriaali tulisi myös säilyttää ja tavaran kuljettamista eteenpäin pitäisi välttää. Tavaran vastaanottajan tulee myös huomioida, että tavaran vahingoittuneisuus ei oikeuta tavaran vastaanottamatta jättämistä. (Ek, 2011, 150; Hörkkö ym., 2010, 408; DB Schenker, 2012, Kuljetusvahinko)

Myös vahinkotarkastuksen järjestäminen voi olla tarpeellista, mikäli vahingon määrä, laatu tai olosuhteet eivät selviä vahinkoon liittyvistä asiakirjoista tai muusta toimitetusta materiaalista. Lähtökohtaisesti kaikki suuret vahingot tarkistetaan. Pieniäkin vahinkoja voidaan tarkistaa, mikäli vakuutusyhtiö näkee sille tarpeen. Vahinkotarkastuksessa tarkistetaan, onko kyseinen vahinko kuljetusvahinko, minkä tyyppinen vahinko on, mikä on vahingon syy, ja minkä suuruinen vahinko on. Vahinkotarkastuksen voi suorittaa joko vakuutusyhtiön oma tarkastaja tai muu vakuutusyhtiön valtuuttama ulkopuolinen tarkastaja. Vahinkotarkastuksen voi myös tilata korvauksen vaatija itse. Vahinkotarkastuksen lisäksi merikuljetuksissa voidaan määrätä alustarkastus, mikäli on syytä epäillä aluksen merikelpoisuutta. Alustarkastuksella pyritään saamaan näyttöä merirahdinkuljettajan vastuusta vakuutusyhtiön regressivaatimukseen. (Ek, 2011, 150–151)

6.2 Korvausvaade

Rahdinkuljettaja on ensisijainen vastuullinen kuljettamastaan rahdista ja siten ensisijaisesti vastuussa kuljetuksen aikana tapahtuvista vahingoista, vähentymisistä, viivästymisistä, katoamisista sekä luovutusvirheistä, paitsi jos nämä ovat aiheutuneet rahdinkuljettajasta riippumattomista syistä. Kuten jo aiemmassa luvussa 5 on kerrottu, rahdinkuljettajan vastuu on aina rajoitettu. Tämän vuoksi usein on tar-

peellista vakuuttaa tavara kuljetuksen ajaksi näiltä riskeiltä suojautumiseksi. (DB Schenker, 2011, Ulkomaan kuljetuksen kuljetusvahinko)

Reklamaation jälkeen tulee rahdinkuljettajalle tehdä erillinen korvausvaade. Korvausvaateesta tulisi selvittää kuljetustapahtuman tiedot kuten rahtikirjan numero, päiväys, reitti ja kopio rahtikirjasta, milloin lähetys on otettu kuljetettavaksi ja milloin se on saapunut perille. Lisäksi tulee selvittää vaurioituneen tai kadonneen lähetyksen todellinen eli bruttopaino, miten ja kuka on havainnut vahingon sekä kopio kauppalaskusta tai muu todiste kyseisen lähetyksen arvosta. Korvausvaateessa tulee myös selvittää korvauksenhakijan tiedot, vaadittu korvausmäärä ja tili-numero sekä lähettäjän ja vastaanottajan yhteystiedot ja yhteyshenkilö. Lisäksi korvausvaateeseen tulisi liittää kopiot rahti- tai luovutusasiakirjasta ja kuvia vahingoittuneesta tavarasta ja sen pakkauksesta. Kuvat tulisi mieluiten ottaa jo siinä vaiheessa, kun tavara on vielä kuljetusyksikössä. Lisäksi korvausvaateeseen tulee liittää kauppalaskun ja pakkalistan kopio ja mahdollisen korjauslaskun kopio. Tavarán katoamistapauksessa myös mahdollinen todistus tavarán häviämisestä tulee liittää korvausvaateeseen. (DB Schenker, 2011, Ulkomaan kuljetuksen kuljetusvahinko)

Korvausvaade rahdinkuljettajalle

Kuten reklamaatiolle, myös korvausvaateelle on rajattu aikaraja, jonka puitteissa korvausvaade tai kanne rahdinkuljettajaa kohtaan on nostettava. Mikäli korvausvaadetta tai kannetta ei nosteta säädettyjen aikarajojen sisällä, saatava vanhentuu. Vanhentumisaajat vaihtelevat kansainvälisissä kuljetuksissa kuljetusmuodoittain yhdestä vuodesta kolmeen vuoteen siitä päivästä lähtien, kun tavara on toimitettu perille tai se olisi pitänyt toimittaa perille. (Ek, 2011, 169, 177, 180, 182)

Kansainvälisissä maantiekuljetuksissa ja rautatiekuljetuksissa on määritelty erikseen normaali saatavan vanhentumisaika ja vanhentumisaika tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella aiheutetulle vahingolle. Kansainvälisissä maantiekuljetuksissa normaalisti korvausvaade tulee tehdä vuoden kuluessa tavarán luovuttamisesta. Mikäli kyseessä on tahallinen väärinkäytös tai huolimattomuus, tulee kanne panna vireille kolmen vuoden kuluessa tavarán luovuttamisesta. Vanhen-

tumisaika voidaan keskeyttää kirjallisella vaatimuksella. Vanhentuminen keskeytyy tällöin siihen asti, että rahdinkuljettaja kiistää kirjallisesti vaateen. (CMR-yleissopimus, 5:31 §) Myös kansainvälisissä rautatiekuljetuksissa normaali vanhenemisaika kanteelle on yksi vuosi. Kyseessä ollessa tahallinen väärinkäytös tai huolimattomuus, on vanhenemisaika kanteelle kaksi vuotta. Korvausvaateen vanhenemisaika keskeytyy, kun rautatieyritys tutkii vaatimusta ja jatkuu vasta, kun vaatimus on tutkittu. (Ek, 2011, 182–183)

Merirahdissa Merilaki määrittää saatavan vanhentumisesta. Kansainvälisissä merikuljetuksissa korvausvaatimus rahdinkuljettajalle tulee tehdä yhden vuoden kuluessa tavarantoimituksesta tai siitä kun tavara olisi pitänyt luovuttaa. Korvausvaatimuksen vanheneminen voidaan estää nostamalla kanne tai vaihtoehtoisesti rahdinkuljettajan kanssa sopimalla ajanpidennyksestä. (Merilaki, 19:1 §; Ek, 2011, 169) Lentokuljetuksissa kanne tulee nostaa kahden vuoden kuluessa siitä, kun ilma-alus on saapunut määräpaikkaan tai sen olisi pitänyt saapua määräpaikkaan (MYS, 3:33 §). Huolitsijalle tehtävään korvausvaateeseen pätevät saatavan vanhentumisaikojen osin ensisijaisesti samat säädökset kuin merirahtiin. Mikäli huolitsijan kanssa on sovittu tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä, on tällöin noudatettava tämän kuljetusmuodon lainmääräyksiä ja kuljetusehtoja. (PSYM, 2000, 30 §) Taulukosta 3 voidaan nähdä kootusti kuljetusmuotojen erilaiset korvausvaateen vanhenemisaikat, sekä poikkeukset vanhenemisajoissa kansainvälisissä kuljetuksissa.

Taulukko 3. Saatavan vanhentuminen kansainvälisissä kuljetuksissa kuljetusmuodoittain. (If, Incoterms 2010; Ek ym., 2011, 178, 182)

<i>Kuljetusmuoto</i>	<i>Laki tai sää-dös</i>	<i>Kanteen vanhentumisaika</i>	<i>Poikkeukset</i>
Maantiekuljetus	CMR-yleissopimus	1 vuosi	Törkeällä huolimattomuudella aiheutetussa vahingossa 3 vuotta
Merikuljetus	Merilaki / Haag-Visby-säännöt	1 vuosi	
Rautatieliikenne	CIM-yleissopimus	1 vuosi	Törkeällä huolimattomuudella aiheutetussa vahingossa 2 vuotta
Lentokuljetus	Montrealin yleissopimus	2 vuotta	
Huolinta	PSYM	1 vuosi	Erikseen sovitun kuljetusmuodon mukaisesti

6.3 Korvausvaade vakuutusyhtiölle

Kuljetusvahinkotilanteessa ensimmäiseksi on tärkeää huolehtia kiireellisimmistä toimenpiteistä, joilla turvataan vahingon myöhempi hoito. Kun kiireellisimmät toimenpiteet, eli huomautus rahdinkuljettajalle ja vahingon rajoittaminen on suoritettu, on syytä ottaa yhteys vakuutusyhtiöön välittömästi, mikäli kyseessä oleva tavara on vakuutettu. Vakuutusyhtiöllä on velvollisuus neuvoa ja opastaa vakuutuksensaajaa niin, että kaikki oikeudet vahingon tekijää kohtaa pystytään säilyttämään. Lisäksi vakuutusyhtiön tulee korvauskäsittelyn kuluessa neuvoa korvauksen hakemisessa ja kertoa vahingon korvattavuuteen ja korvauksen määrään vaikuttavista tekijöistä. (Ek, 2011, 152)

Itse korvausvaade vakuutusyhtiölle voidaan tehdä vapaamuotoisesti tai valmiilla kuljetusvahinkolomakkeella. Korvausvaateeseen tulee liittää asiakirjat, joista voidaan saada lisätietoa lähetyksestä, kuljetuksesta tai vahingosta. Mikäli lähetyksestä on tehty vientikohtainen vakuutuskirja (Insurance Policy) esimerkiksi rembursikaupan vuoksi, tulee tämä alkuperäinen asiakirja liittää vahinkoilmoitukseen. Tällä asiakirjalla korvauksenvaattaja osoittaa olevansa oikeutettu kyseiseen vakuutuskorvaukseen. Jos lähetyksestä sen sijaan on olemassa vakuutustodistus (Insu-

rance Certificate), on se merkityksetön todistamisasiakirjana. Vakuutustodistus voidaan kuitenkin myös liittää vahinkoilmoitukseen. Täten voidaan helpottaa vakuutusyhtiön työtä, sillä vakuutustodistuksesta löytyy tiedot kyseisestä vakuutuksesta, jolloin vakuutusyhtiö pystyy helpommin tunnistamaan mihin vakuutukseen korvausvaatimus liittyy. (Ek, 2011, 152)

Korvausvaateessa tulee myös selvittää vahingoittuneen tavaran arvo. Helpoiten tämä voidaan todistaa kauppalaskun kopiolla. Mikäli tavarasta ei ole kauppalaskua, tulee tavaran vakuutusarvo todistaa jollain muulla luotettavalla selvityksellä. Kauppalaskusta selviää myös useimmiten tarvittava tieto kaupan toimituslausekkeesta, jolla voidaan selventää kaupan osapuolten riskin jakautuminen tavarasta. Myös kaupassa käytetty toimituslauseke on tieto, joka tulee jollain tavalla selvittää vakuutusyhtiölle. Mikäli toimitusehto ei selviä kauppalaskulla, tulee se jollain muulla luotettavalla tavalla näyttää. Tällainen luotettava tapa voi olla esimerkiksi kopio kauppasopimuksesta. Jos kyseessä on muu kuin kaupallinen kuljetus, tulee selvittää, että korvauksenhakija on tavaran omistaja, haltija tai muulla tavoin oikeutettu korvaukseen. (Ek, 2011, 152)

Kuljetusasiakirja on myös tärkeä osa korvausvaadetta. Sillä todistetaan kuljetuksen tapahtuminen. Jos kuljetusasiakirjaa ei ole, tulee kuljetuksen tapahtumat selvittää muulla luotettavalla tavalla. Kuljetusasiakirjasta voi lisäksi ilmetä kuljetusopimuksen ehdot, ja huomautus kuljetuksen aikana tapahtuneesta vahingosta on niin ikään yleensä merkitty kuljetusasiakirjaan. Jos kyseiseen kuljetukseen liittyy useampia erillisiä rahtikirjoja, tulee näistä kaikista toimittaa kopio korvausvaateen liitteessä. Kuljetusasiakirjojen lisäksi on vakuutusyhtiölle toimitettava kopio rahdinkuljettajalle tehdystä huomautuksesta kuljetusvahingon johdosta, sekä mahdollinen sen jälkeinen kirjeenvaihto rahdinkuljettajan kanssa. (Ek, 2011, 152)

Muita mahdollisesti tarpeellisia asiakirjoja voivat olla muun muassa pakkauslistat, tullausasiakirjat, selvitys tavaran jäännösarvosta, rahti- ja huolintalasku, kuljetusliikkeen vahvistus tavaran katoamisesta, kuljetukseen käytettyä alusta koskeva matkarahtausopimus, lastaus- ja purkausraportit sekä rahdinkuljettajan tekemä meriprotesti. Lisäksi voidaan tarvita rikosilmoitus, jos sellainen on tehty, ja liikenneonnettomuuden poliisitutkintapöytäkirja. Mikäli vahingon kärsinyt on tilan-

nut vahinkotarkastuksen itse, tulee tämä tarkastuskertomus myös liittää korvausvaatimukseen. (Ek, 2011, 153)

Korvattavuuden ehtoja

Korvausvaatimuksen käsittelyssä vakuutusyhtiö joutuu selvittämään monia eri edellytyksiä vakuutuksesta. Vahingon korvattavuuteen vaikuttavia seikkoja ovat esimerkiksi vakuutuksen voimassaolo, vakuutuksen sisältö, riski kuljetuksen aikaisesta vahingosta, vakuutuksen alkaminen ja päättymisen, muut vakuutusturvan rajoitukset sekä itse korvausvaatimuksen vanhentuminen. Vakuutuksen voimassaololla tarkoitetaan sitä, mitkä kuljetukset on sovittu kuuluvan kuljetusvakuutuksen piiriin. Vakuutus voi olla voimassa esimerkiksi vain tietyille kuljetustypeille tai kuljetussuunnille, kuten vienti- tai tuontikuljetukset, huolto- tai muuttokuljetukset. Lisäksi vakuutuksen piirin ulkopuolelle on voitu rajata tiettyjä maantieteellisiä alueita. (Ek, 2011, 155)

Korvaus voidaan maksaa ainoastaan sille kaupan osapuolelle, jolla on ollut riski kuljetuksen aikana. Kuljetusvakuutuksen alkaminen ja päättymisen on määritelty tarkasti vakuutusehdoissa. Vakuutuksen alainen voi olla ainoastaan määrätyn vakuutuksen alkamisen ja päättymisen välissä tapahtunut vahinko. Lisäksi riskin tulee olla ollut vakuutetulla, kun vahinko on sattunut. Esimerkiksi DAP- ja DDP-ehdoilla käydyssä kaupassa riski on kuljetuksen aikana myyjällä, mutta päättyy, kun tavara on toimitettu määräpaikalle kuljetusvälineessä. Purkaminen määräpaikassa ei kuulu toimitusehtojen mukaan myyjälle. Myöskään myyjän vakuutus ei tällöin ole voimassa purkamisessa kuljetusvälineestä, vaikka vakuutusehtojen mukainen vakuutusehtojen päättymisen onkin vasta, kun tavara on purettu määräpaikalla varsinaisesta kuljetusvälineestä. (Ek, 2011, 155)

Vakuutuksen korvaavuuteen vaikuttaa merkittävästi vakuutuksen sovittu laajuus. Mikäli kyseessä on perusvakuutus, korvataan vakuutuksesta ainoastaan suppea määrä vahinkoja, kun taas täysvakuutuksen piiriin kuuluvat rajoituksia lukuun ottamatta kaikki kuljetusvahingot. Lisäksi vahinkojen korvattavuuteen voi vaikuttaa vakuutuksenottajan tai vakuutuksensaajan omat laiminlyönnit tavaraa kohtaan. (Ek, 2011, 156)

Kuljetusvakuutuksen yleisten sopimusehtojen mukaisesti korvausvaatimus vakuutusyhtiölle on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa vakuutetun kuljetuksen päättymisestä. Mikäli vaatimusta ei esitetä säädetyn määräajan puitteissa, voi vakuutuksenottaja menettää oikeutensa korvaukseen. (Hörkkö, 2010, 409)

7 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tämän opinnäytetyön empiria toteutettiin kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää käyttäen. Tässä luvussa esitellään kvalitatiivinen sekä kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä ja niiden ominaispiirteet. Lisäksi esitellään haastatteluiden suunnittelu ja toteutus. Lopuksi perehdytään haastatteluiden tuloksiin ja johtopäätöksiin sekä arvioidaan tutkimuksen luotettavuutta.

7.1 Tutkimusmenetelmät

Empiirisen tutkimuksen konkreettisia aineistonhankinta- ja analyysimetodeja sekä analyysitekniikoita voidaan kutsua yhteisesti *tutkimusmenetelmiksi*. Nämä voidaan puolestaan jakaa kahteen luokkaan: laadullisiin eli *kvalitatiivisiin* sekä määrällisiin eli *kvantitatiivisiin* menetelmiin. (Saukkonen P, Tutkielmanteon tukisivut) Karkeasti jaotellen voidaan sanoa, että kvantitatiivinen tutkimus on määrällistä, kun taas kvalitatiivinen tutkii merkityksiä. Määrällinen ja laadullinen tutkimus eivät kuitenkaan ole toistensa vastakohtia, vaan ne voidaan nähdä toisiaan täydentävinä tutkimussuuntauksina. (Hirsijärvi, Remes, Sajavaara, 2009, 136–137)

Kvalitatiivinen tutkimus

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen lähtökohta on todellisen, moninaisen elämän kuvaaminen, jossa eri tapahtumat muovaavat samanaikaisesti toinen toistaan, ja näille tapahtumille on mahdollista löytää monia suhteita. Laadullinen tutkimus pyrkiikin tutkimaan tutkimuksen kohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti ja pikemminkin löytämään tai paljastamaan tosiasioita kuin todentamaan olemassa olevia väitteitä. Kvantitatiiviselle tutkimukselle tyypillistä on lisäksi ihmisten suosiminen tiedonkeruun instrumenttina. Tällä tarkoitetaan sitä, että tutkija luottaa enemmän omiin havaintoihinsa sekä tutkittavien kanssa keskusteluihin kuin mittausvälineitten avulla havaittavaan tietoon. (Hirsijärvi ym., 2009, 161, 164)

Tiedonkeruuseen kvantitatiivisessa tutkimuksessa käytetään yleensä metodeja, joissa tutkittavan ”ääni” ja eri näkökulmat pääsevät esille. Tällaisia metodeja ovat esimerkiksi teemahaastattelu, osallistuvat havainnointi, ryhmähaastattelut tai do-

kumenttien ja tekstien diskursiiviset analyysit. Lisäksi kvalitatiiviselle tutkimukselle on ominaista, että tutkimuksen kohdejoukko valitaan tarkoituksen mukaisesti, eikä satunnaisotoksin kuten kvantitatiivisissa tutkimuksissa. Tyypillistä on myös, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkimussuunnitelma voi muotoutua tutkimuksen edetessä. Usein kvalitatiivisen tutkimuksen aineistotkin ovat tapauskohtaisia, ja niitä tulee käsitellä sen mukaisesti. (Hirsijärvi ym., 2009, 164)

Kvantitatiivinen tutkimus

Kvantitatiivisella eli määrällisellä tutkimuksella on monia nimityksiä, kuten hypoteettis-deduktiivinen tai eksperimentaalinen tutkimus. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa keskeisiä tekijöitä ovat aiempien tutkimusten johtopäätökset sekä aiemmat teoriat. Lisäksi kvantitatiivisessa tutkimuksessa on tärkeää esittää hypoteesit sekä määritellä käsitteet. (Hirsijärvi ym., 2009, 139 - 140)

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa havaintoaineiston tulee soveltua määrälliseen eli numeeriseen mittaamiseen. Lisäksi tutkittavat henkilöt tulee valita tarkasti koehenkilömäärittelyn ja otantasuunnitelman mukaisesti siten, että saadaan määrittelystä perusjoukosta pätevä otos. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa aineisto pitää pystyä myös saattamaan tilastollisesti käsiteltävään muotoon, eli muuttujat pitää pystyä muodostamaan taulukkomuotoon. Myös havainnot tulee tehdä tilastolliseen analysointiin perustuen esimerkiksi prosenttitaulukoiden avulla kuvaamalla. (Hirsijärvi ym., 2009, 140)

Tutkimusmenetelmän valinta

Tutkimusmenetelmän valintaan vaikuttavat monet tekijät. Menetelmää valittaessa tutkijan tulee miettiä, mikä metodi on sopivin oman tutkimusongelman ratkaisemiseksi. Haastattelut, kyselylomakkeisiin perustuvat menetelmät sekä havainnoinnin eri muodot ovat suosittuja metodeja yhteiskuntatieteissä. Metodia valittaessa tulisi miettiä, mitä halutaan selvittää. Esimerkiksi haastateltavien ajatuksia, tunteita tai kokemuksia voidaan parhaiten tutkia haastatteluin, kyselylomakkein tai asenneskaalojen avulla. Menetelmän valinnassa tulee myös huomioida käytössä oleva aika ja muut resurssit. Tutkimusmenetelmän valinnassa tulee myös huo-

mioda tutkittavien oikeudet, tutkimusmenetelmä ei saa loukata tutkittavien yksityisyyttä tai identiteettiä. (Hirsijärvi ym., 2009, 185–186)

7.2 Tutkimuksen suunnittelu ja toteutus

Tätä tutkimusta suunnitellessa oli jo varhaisessa vaiheessa selvää, että tutkimusmenetelmänä halutaan käyttää kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Aineistonkeruumenetelmäksi päädyttiin valitsemaan haastattelu.

7.2.1 Haastattelu aineistonkeruumenetelmänä

Aineistonkeruun perusmenetelminä voidaan pitää kyselyä, haastattelua, havainnointia sekä dokumentteja. Haastattelu tiedonkeruumenetelmänä antaa mahdollisuuden olla suorassa kielellisessä vuorovaikutuksessa tutkittavan kanssa. Muihin tiedonkeruumuotoihin verrattuna on mahdollisuus joustavaan aineiston keruuseen. Haastattelu antaa haastateltavalle mahdollisuuden tuoda itseään koskevia asioita mahdollisimman vapaasti esille. Haastattelussa on mahdollisuus tulkita vastauksia enemmän kuin esimerkiksi postikyselyssä, sillä voidaan tulkita myös vastaajan ilmeitä ja eleitä. Lisäksi haastattelussa voidaan selventää kysymyksiä ja syventää kysymyksiä tarpeen mukaa lisäkysymysten avulla. Haastattelun etuna on myös se, että haastatteluun suunnitellut ihmiset saadaan normaalisti helposti mukaan tutkimukseen. (Hirsijärvi ym., 2009, 204–205)

Haastattelulla on myös huonoja puolia. Haastatteluiden suunnittelu on aikaa vievää, sillä se vaatii paljon suunnittelua ja haastattelijan rooliin kouluttautumista. Myös haastatteluiden pitäminen vie aikaa. Haastattelun luotettavuus voi myös tietyissä tilanteissa olla kyseenalainen, jos haastateltavalla on taipumus antaa sosiaalisesti suotavia vastauksia. Lisäksi haastatteluaineisto on usein konteksti- ja tilansidonnaista, eli tutkittava voi puhua haastattelutilanteessa toisin kuin puhuisi jossain muussa tilanteessa. (Hirsijärvi ym., 2009, 205–207)

Haastattelut voidaan jakaa kolmeen päätyyppiin: strukturoitu haastattelu eli lomakehaastattelu, teemahaastattelu sekä avoin haastattelu. Ääripäät ovat täysin strukturoitu haastattelu ja toinen ääripää avoin haastattelu. Strukturoidussa haastattelussa ennakolta laaditut kysymykset esitetään tietyssä järjestyksessä ja kysymys-

ten ja väitteiden muoto on täysin määritelty. Toisena ääripäänä taas on täysin avoin haastattelu, jossa tarkoitus on selvittää haastateltavan ajatuksia ja mielipiteitä sen mukaan kun ne keskustelun aikana tulevat ilmi. Strukturoidun ja avoimen haastattelun välimuotona voidaan pitää teemahaastattelua, joka on lomake- ja avoimen haastattelun välimuoto. Teemahaastatteluissa tyypillistä on, että haastattelun aihepiirit ovat tiedossa, mutta kysymysten tarkka muoto ja järjestys puuttuu. (Hirsijärvi ym., 2009, 207–210)

Haastattelu voidaan toteuttaa eri tavoin joko yksilö-, pari- tai ryhmähaastatteluna. Tavallisin haastattelumuoto on yksilöhaastattelu. Parihaastattelu on yksi ryhmähaastattelun alamuoto, johon pätevät myös ryhmähaastattelun ohjeet. Ryhmähaastattelu on tehokas tiedonkeruun muoto, sillä samalla haastattelulla saadaan tietoja monelta henkilöltä. Ryhmä voi myös auttaa muistinvaraisissa asioissa väärinymmärrysten korjaamisessa. Toisaalta ryhmän vaikutus voi myös estää kielteisten asioiden esiintulon. (Hirsijärvi ym., 2009, 210–211)

7.2.2 Haastatteluiden suunnittelu

Valitsin opinnäytetyöni tutkimusmenetelmäksi kvalitatiivisen, puolistrukturoidun teemahaastattelun. Tiedonkeruumuodoksi teemahaastattelua pidin sopivimpana, koska tavoitteena haastatteluissa oli saada mahdollisimman monipuolinen ja laaja näkökulma kuljetusvaurioiden käsittelyyn eri näkökulmista. Haastatteluiden kohderyhmät valittiin teoreettisen viitekehyksen perusteella. Teoreettisen viitekehyksen mukaisesti kuljetusvauriotilanteissa eri osapuolia ovat vaurion kärsineen yrityksen lisäksi rahdinkuljettaja sekä vakuutusyhtiö.

Kun eri osapuolet olivat tiedossa, alkoi kysymysten suunnittelu ja laatiminen. Tutkimusaiheeseen liittyy varsin erilaisia osapuolia, sillä kuljetusvaurioiden käsittelyyn liittyy erilaisia vaiheita, jotka ovat eri osapuolten hallussa. Tämän vuoksi koin tarpeelliseksi laatia eri osapuolille toisistaan eroavat haastattelukysymykset. Haastatteluiden kohteiksi valitsin kohdeyrityksen logistiikkapäällikön, tilaus- ja toimitusketjun johtajan sekä vientiassistentin. Rahdinkuljettajapuolelta haastattelun kohteeksi valitsin lentorahdin tiiminvetäjän sekä maantierahdin liikenteenhoi-

tajan vaasalaisesta huolinta-alan yrityksestä. Lisäksi vakuutusasioista haastattelun kohteena oli kohdeyrityksen käyttämä vakuutusmeklari.

Haastattelukysymysten valmistuttua lähetin valitsemilleni kohdehenkilöille pyynöt haastatteluihin. Tämän jälkeen sovimme ajankohdat haastatteluihin. Haastattelukysymykset lähetin jokaiselle haastateltavalle etukäteen, jotta he voisivat perehtyä kysymyksiin jo ennen haastattelutilannetta. Haastattelut toteutettiin sekä yksilö- että parihaastatteluina. Parihaastattelu valittiin haastattelutavaksi osaan haastatteluista ajankäytön tehostamisen vuoksi. Aikaa jokaiseen haastatteluun varasin tunnin, mutta haastatteluihin kului käytännössä haastattelusta riippuen 40–70 minuuttia. Haastatteluista valtaosa pidettiin haastateltavien omien työpaikkojen neuvotteluhuoneissa kasvotusten haastateltavien kanssa. Yksi haastatteluista tehtiin puhelinhaastatteluna, sillä henkilön toimipaikka ei sijainnut Vaasan alueella. Haastattelut pidettiin viikoilla 17 ja 18. Haastattelukysymykset ovat tutkimukseni liitteenä (liite 2-5).

7.2.3 Haastateltavat

Valitsin haastateltaviksi kuljetusketjun ja kuljetusvauriotapausten asiantuntijoita sekä käytännön tekijöitä. Kaikki haastatellut ovat henkilöitä, jotka tuntevat kuljetusvaurioiden käsittelyketjua ja sen eri vaiheita. Henkilöiden tehtäviä ovat siis esimerkiksi lähettävän yrityksen kuljetusvaurioiden käsittelystä vastaaminen, huolintayrityksen vastaavana henkilönä toimiminen tai vakuutusmeklarina kuljetusvakuutuksesta vastaaminen.

Seuraavassa on esitelty tutkimuksen haastateltavat. Kyseisten haastateltavien nimiä ei haluttu paljastaa, joten ne esitellään Haastateltavina A – G.

Haastateltava A: Ensimmäinen haastateltava (A) toimii tilaus- ja toimitusprosessipäällikkönä vaasalaisessa kansainvälisessä yrityksessä. Hän on vastannut logistiikkatoiminnoista sekä tilaus- ja toimitusprosessista yrityksessä vuodesta 2000 lähtien, eli noin 13 vuotta.

Haastateltava B: Toinen haastateltavista (B) toimii globaalin logistiikan johtajana vaasalaisessa kansainvälisessä yrityksessä. Hänellä on seitsemäntoista vuoden kokemus logistiikkamateriaalin hankinnan alan osaamista.

Haastateltaville A ja B pidettiin yhteinen ryhmähaastattelu 26.4.2013 heidän toimitiloissaan. Haastattelun pohjana toimivat liitteen 2 mukaiset haastattelukysymykset, jotka heille toimitettiin etukäteen tarkisteltavaksi.

Haastateltava C: Haastateltava C työskentelee vientiassistenttina vaasalaisessa kansainvälisessä yrityksessä. Hän työskentelee tiimissä, joka käsittelee Keski-Euroopan, Afrikan ja Etelä-Amerikan alueen asiakkuuksilta tulevia tilauksia. Haastateltava C on työskennellyt yrityksessä muutaman vuoden ajan, josta noin vuoden verran on käsitellyt kuljetusvauriotapauksia.

Haastateltavalle C pidin yksilöhaastattelu 26.4.2013. yrityksen neuvottelutiloissa. Haastateltavalle toimitettiin liitteen 3 mukaiset haastattelukysymykset etukäteen.

Haastateltava D: Haastateltava D työskentelee myös vientiassistenttina vaasalaisessa kansainvälisessä yrityksessä. Hän työskentelee tiimissä, joka käsittelee Lähi-idän, Aasian, Oseanian ja Pohjois-Amerikan alueen asiakkuuksilta tulevia tilauksia. D on toiminut vientiassistenttina noin kolme vuotta, jona aikana hän on ollut säännöllisesti tekemisissä kuljetusvaurioihin liittyvien reklamaatioitten ja korvausvaatimusten kanssa.

Haastateltavalle D pidin yksilöhaastattelun 30.4.2013 yrityksen neuvottelutiloissa. Haastattelu perustui liitteen 3 haastattelukysymyksiin, jotka oli hänelle toimitettu etukäteen.

Haastateltava E: Haastateltava toimii lentorahdin tiiminvetäjänä vaasalaisessa huolinta-alan yrityksessä. Hänellä on huolinta-alasta kymmenien vuosien kokemus ja on hoitanut kuljetusreklamaatioita myös kymmenien vuosien ajan.

Haastateltava F: Haastateltava työskentelee myös vaasalaisessa huolinta-alan yrityksessä ja hoitaa työssään maantiekuljetuksiin liittyviä reklamaatioita. Hän on

vastannut maantiekuljetuksiin liittyvistä vauriotapauksista yrityksessä viidentoista vuoden ajan.

Haastateltaville E ja F pidettiin yhteinen ryhmähaastattelu 30.4.2013 yrityksen neuvottelutiloissa. Liitteestä 4 löytyvät haastattelukysymykset oli toimitettu molemmille haastateltaville etukäteen.

Haastateltava G: Viimeinen haastateltava toimii vakuutusmeklarina yrityksessä, joka tarjoaa kansainvälisille ja suuryrityksille riskienhallintaa ja vakuutusten välitystä sekä avustaa yrityksiä vahinkotapauksissa. Kyseinen henkilö on toiminut työssä noin viisitoista vuotta.

Haastateltavalle G pidettiin yksilöhaastattelu 3.5.2013. Haastattelu pidettiin muista haastatteluista poiketen puhelinhaastatteluna. Myös tähän haastatteluun oli toimitettu haastattelukysymykset (liite 5) etukäteen.

7.2.4 Haastattelukysymykset

Haastattelukysymykset muovautuivat tässä tutkimuksessa paljolti haastateltavien toimenkuvien mukaan. Koska haastateltavilla oli kovin erilaiset näkökulmat asiaan, koin parhaaksi vaihtoehdoksi räätälöidä haastattelukysymykset eri haastatteluihin haastateltavien mukaisiksi.

Haastatteluissa oli tarkoituksena selvittää, miten kuljetusvaurioiden käsittely toimii kansainvälisessä yrityksessä niin teoriassa kuin käytännössäkin. Tarkoitus oli tutkia, miten eri tekijät vaikuttavat kuljetusvaurioiden käsittelyyn ja miten käytännössä toimitaan miltäkin osin. Haastateltavilta A ja B halusin selvittää enemmän teoreettista tietoa ja suosittuja käytäntöjä, kun taas kolmannelta haastateltavalta C halusin selvittää enemmänkin käytännön tietoa ja tapoja tehdä asiat. Haastateltavat D ja E edustivat rahdinkuljettajaa, joten heille esitetyt kysymykset liittyivät lähemmin itse kuljettamiseen ja heidän tekemäänsä työhön kuljetusvauriotapauksissa. Haastateltavan F haastattelukysymykset taas laadittiin koskemaan kuljetusvakuuttamispuolta, joka on tiukasti liitoksissa kuljetusvaurioihin.

7.3 Haastattelun tulokset ja analysointi

7.3.1 Haastattelu logistiikka-asiantuntijoille A – B

Kauppasopimus vastuun perustana

Kauppa myyjän ja ostajan välillä perustuu aina kauppasopimukseen. Haastateltavien mukaan myyjät hoitavat aina uusiasiakkuuksien kauppasopimukset ja siten myös sopivat kuljetusehdoista. Yrityksessä on otettu käyttöön *Incoterms 2010 -ehdot*, mutta niiden rinnalla käytetään vielä vanhoja *Incoterms 2000 -ehtoja*. Näiden ehtojen avulla asiakkaitten kanssa sovitaan toimituksen vastuista. Haastateltava A kertoo yrityksellä olevan asiakkaita, jotka haluavat keskittää logistiikkansa ja hoitaa itse ostamansa tavaran kuljetukset, sekä asiakkaita, jotka eivät missään nimessä halua logistiikkaa hoidettavakseen, vaan haluavat toimittavan tarjoavan sen. Käytetyimmät toimitusehdot ovat *Incoterms 2010 CIP- ja FCA-toimitusehdot*.

Haastateltavien mukaan riitatilanteita kaupoissa ei yleensä synny. Haastateltava B kertoo, että kuljetusten vakuutusten rajoihin asti vakuutusyhtiö korvaa aina vahingot, ja mikäli korvaussumma on rajaa suurempi, niin vakuutusyhtiö selvittää riitatilanteita. Sekä A:n että B:n mukaan vakuutusyhtiö normaalisti selvittää mahdolliset riitatilanteet, varsinkin merkittävässä tapauksissa, ellei yritys halua ehdottomasti niitä itse selvittää.

Kuljetusmuodon vaikutus

A:n mukaan yrityksen kuljetuksiin ulkomaille käytetään Eurooppaan pääosin maantiekuljetuksia ja mannerten välisiin pääosin lentokuljetuksia. Pienemmissä toimituksissa voidaan käyttää kuriiripalveluita. Merirahtia käytetään aina kuin mahdollista, mutta tällä hetkellä hyvin harvoin. A:n mukaan merikuljetusta käytettäisiin mielellään enemmänkin, sillä aina yritetään käyttää kustannustehokkainta kuljetusmuotoa. Yleensä merikuljetus ei kuitenkaan sovi asiakkaan vaatimaan aikatauluun. Kuljetusvaurioiden käsittelyyn kuljetusmuodolla ei A:n ja B:n mukaan ole juurikaan vaikutusta.

Kuljetusvakuutus

A kertoo yrityksellä olevan voimassa jatkuva vakuutus, joka kattaa laajasti yrityksen ja sen tytäryhtiöiden kuljetukset. B:n mukaan vakuutuksen kattavuutta tarkistellaan aina tietyin väliajoin, jotta se olisi mahdollisimman kattava. ”Uudet tuotteet ja uudet reitit avaavat aina uusia riskejä”, B mainitsee. ”On myös olemassa maita, joihin tarvitaan lisävakuutus, esimerkiksi Venäjä ja Brasilia, ja joista joudutaan maksamaan niin kutsuttua lisämaksua” kertoo A. On myös maita, joihin ei tällä hetkellä saa toimittaa lainkaan, kuten sotatoimialueet.

B:n mukaan yrityksen vakuutusmeklari seuraa tarkasti raportoituja vakuutustapahtumia vuosien ajalta. Näistä tapahtumista voidaan nähdä trendi, jota seurataan ja, joista raportoidaan kuukausittain. Raporteista nähdään tarkat syyt ja seuraukset sattuneista vahingoista. Varsinaista riskikartoitusta B:n mukaan ei ole tehty, vaan se tulee kokemuksen kautta. A ja B kertovat, että yrityksessä vakuutus hinnoitellaan edellisten vuosien riskin perusteella. Lisäksi vakuutuksen hinnoitteluun vaikuttaa arvio siitä, kuinka paljon kuljetuksia seuraavalla kaudella on. Vakuutusrisikkiin ja siten myös hinnoitteluun vaikuttavat lisäksi eri maiden ja osa-alueiden määrät.

Vahingon havaitseminen ja reklamaatio rahdinkuljettajalle

Haastateltavien mukaan asiakastasolla tavarahan vastaanottajat ottavat usein tavarahan vastaan puhtaana ilman varaumia, vaikka tavarassa tai pakkauksessa olisi selvästi havaittavia vaurioita. ”Pahimmassa tapauksessa vasta päivien tai viikkojen päästä tulee ilmoitus, että on puutteita tai vaurioita” kertoo A. Hänen mukaansa asiakkaat osaavat harvoin hoitaa asiat hyvin ja liian helposti tavara vaan kuitataan vastaanotetuksi tarkistamatta sitä. B:n mukaan tämä johtuu osaksi siitä, että ”tytäryhtiöille usein myyminen on tärkein transaktio ja materiaalit ’välttämätön paha’ joka liikkuu”. A:n mukaan aikaisemmin yritys hyvitti asiakkaille kuljetusvauriot liian helposti. Viimeisten vuosien aikana linjaa on tiukennettu. Toimitusehtoa noudatetaan tarkemmin ja asiakkaankin tulisi oppia noudattamaan oikeita käytäntöjä ja huolehtimaan itse kuljetuksista, jotka ovat heidän riskillään. Asiakasta voidaan toki aut-

taa reklamaation ja korvausvaatimuksen tekemisessä, vaikka vastuu olisikin toimitusehtojen mukaan ostajalla.

Kuljetusvauriotapauksissa vahingon aste voi olla kyseenalainen. Voidaanko tavara vielä kohtuullisin kustannuksin korjata, vai onko se vaurioitunut käyttökelvottomaksi? A:n mukaan tytäryhtiössä arvioinnin tekee yleensä tytäryhtiön oma huolto-osaston henkilö. Vaihtoehtoisesti vaurioitunut tavara voidaan tuoda takaisin Suomeen tehtaalle, jossa huolto-osaston henkilöstö tai laitteen tehnyt tuotantolinja arvioi tavaran kunnon. On myös selviä tilanteita, joissa voidaan todeta tavaran rikkoutuneen käyttökelvottomaksi kuvien ja tapahtumien perusteella. A:n mukaan vaurion asteen selvitys on kuitenkin aina tapauskohtaista, eikä asiaan ole mitään selkeää ohjeistusta.

Kaikista kuljetusvirheistä ei aina A:n mukaan tehdä reklamaatioita. Kuljetusvauriotapauksissa ja katoamistapauksissa reklamaatio tulee tehdä aina, mutta viivästystapauksissa ei aina ole tarpeellista tai järkevää lähteä tekemään reklamaatiota. Molemmat haastateltavat painottivat, että pieniä, yksittäisiä myöhästymisiä ei yleensä tarvitse erikseen reklamoida, mutta ”systemaattisia tai törkeitä viivästyksiä tapahtuessa tulee reklamoida kirjallisesti”.

Korvausvaatimus

Haastateltavat kertovat yrityksessä olevan käytössä reklamointiin tarkoitettu ohjelma, jonka käyttöä suositaan reklamaatioitten ja korvausvaatimusten teossa. B:n mukaan reklamointi on aina parempi tehdä ohjelmalla, jolloin tapahtumasta jää jälki muuallekin kun reklamaation tekijän sähköpostiin. Vakuutusyhtiölle tehtävä vaade tulisi heidän mielestään mieluiten toimittaa muulla kirjallisella tavalla, esimerkiksi sähköpostilla.

Haastateltavien mukaan kuljetusyhtiöt eivät normaalisti korvaa välillisiä vahinkoja, mutta mikäli kyseessä on tavaran katoaminen tai tavaran vaurioituminen kuljetuksen aikana, on kuljetusyhtiöllä aina tiettyyn rajaan asti korvausvelvollisuus. Näissä tapauksissa tulisi aina tehdä korvausvaatimus rahdinkuljettajalla. Ka-

toamistapauksissa tulee huomata, että korvausta ei voida vaatia, tai ainakaan sitä ei käsitellä kuljetusyhtiössä ennen 60 päivän määräajan umpeutumista.

Ei ole tarkkaa määritelmää siitä, milloin tulisi hakea korvausta rahdinkuljettajalta ja milloin taas vakuutusyhtiöltä. A:n mukaan ”perusperiaatteena on, että vaurion aiheuttanut on ensimmäinen reklamoinnin kohde”. Korvauksen hakuun vaikuttavat kuitenkin monet tekijät. Riippuu kadonneen tai vaurioituneen tavaran arvosta, mistä kannattaa korvausta hakea: rahdinkuljettajan korvausmäärä lasketaan kiloissa, jolloin korvaus voi jäädä tavaran arvoon verrattuna todella pieneksi. A:n mukaan suurissa vahingoissa kannattaa aina korvausta vaatia myös vakuutusyhtiöltä, vaikka rahdinkuljettajallekin olisi jo korvausvaade tehty. Mikäli saadaan riittävä korvaus rahdinkuljettajalta, voidaan vakuutusyhtiölle tehty korvausvaade perua. Haastateltavat mainitsevat yhtiön kuljetusvakuutuksessa olevan omavastuun tiettyissä toimitusehdoissa. Jos vaadittava summa alittaa omavastuun määrän, ei ole järkevää hakea vakuutuskorvausta.

Kuljetusvauriotilanteissa toimitusehdot vaikuttavat pääosin riskin siirtymiseen. CIP- ja CIF-ehdoissa voidaan A:n mukaan kuitenkin auttaa asiakasta reklamoinnissa ja korvausvaateen tekemisessä. On kuitenkin pidettävä mielessä kokonaistilanne, eikä vain katsoa sokeasti toimitusehtoa ja sen tuomaa vastuunjakoa. ”Joskus voi olla asiakassuhteen jatkuvuuden kannalta järkevää ottaa vastuulleen osa korvauksista, vaikka riski olisikin ollut asiakkaalla” huomauttaa vielä A.

7.3.2 Haastattelu vientiassistentille C – D

Kuljetusvirheiden esiintyminen työssä

Kuljetusvaurioista saadaan tietoa yleensä asiakkaalta sähköpostina, johon on usein myös liitetty kuvia vaurioituneesta lähetyksestä. D:n mukaan tieto tulee yleensä joko suoraan vientiassistentteille tai vaihtoehtoisesti tilaus- ja toimitusketjun päälliköille. Monet tapaukset eivät välttämättä tule lainkaan vientiassistenttien tietoon, vaan tilaus- ja toimitusketjun päällikkö hoitaa myös itse osan tapauksista.

C:n käsittelemistä kuljetusvirheistä suurin osa on koskenut toimituksia väärille vastaanottajille. Muutamassa tapauksessa on ollut kyseessä kuljetusvaurio laitteel-

le tai varaosille. Lisäksi on ollut useita tapauksia, joissa pakkaus on repeytynyt ja asiakkaalle on jouduttu lähettämään uudet pakkausmateriaalit. C:n mukaan kuljetukset asiakkaille tapahtuvat pääosin maantiekuljetuksina ja myös kaikki hänen käsittelemänsä kuljetusvauriotapaukset ovat tapahtuneen maantiekuljetuksissa.

Haastateltava D:llä sen sijaan kuljetusvirheistä suurin osa on ollut kuljetusvaurioita tai tapauksia, joissa tuotteen pakkaus on hajonnut tai kastunut kuljetuksen aikana. Joissain tapauksissa on jouduttu reklamoimaan rahdinkuljettajaa viivästymisestä ja on myös ollut tapauksia, joissa tavara on toimitettu väärälle vastaanottajalle. D:n asiakkaille kuljetuksista suurin osa on toimitettu lentorahtina ja myös suurin osa vaurioista on sattunut lentorahdissa. D:n mukaan kuriirikuljetuksissa ei ole havaittu oikeastaan lainkaan kuljetusvaurioita. Merikuljetukset sen sijaan lähtevät D:n mukaan yleensä FCA-ehdolla, jolloin tieto mahdollisista vaurioista ei välttämättä tule tilausten käsittelijöille asti.

Kuljetusvirheiden käsittelyssä esiintyviä ongelmia

Kuljetusvauriotapauksia ovat usein vaikea selvittää ja niissä kuluu paljon aikaa. Molempien haastateltavien mukaan kestää yleensä pitkään, jopa useita kuukausia, saada rahdinkuljettajalta selvitystä tapahtuneesta vahingosta. Tämä vaikeuttaa usein tapauksen eteenpäin vientiä.

Molemmilla haastateltavilla useimmat lähetykset ovat CIP- tai FCA-ehdolla lähetettäviä. Sekä C:n että D:n mielestä toimitusehdoista CIP-ehdolla lähetetyssä kaupassa on usein vaikeinta selvittää, missä vaurio on tapahtunut, eli kenellä on ollut vastuu kuljetusvaurion sattuessa. D:n mukaan osa asiakkaista tuntee toimitusehdot hyvin, mutta osassa tapauksia tilaustenkäsittelijät joutuvat selvittämään kuljetusvahinkotapauksia, vaikka vastuu olisikin ollut toimitusehdon mukaan asiakkaalla. Toinen yleisesti käytetty toimitusehto FCA oli molempien haastateltavien mielestä selkeä toimitusehto. D myös huomautti, että FCA-toimitusehdoilla lähetetyssä tavarassa useimmiten asiakas hoitaa kuljetusvaurioiden käsittelyn suoraan rahdinkuljettajan kanssa, jolloin tapaukset eivät välttämättä edes tule tilauskäsittelijöiden tietoon.

Suuri ongelma on D:n mielestä myös, että vastaanottajat eivät tee varaumaa rahtikirjaan tavaraa vastaanotettaessa. ”Pakkauksesta ei välttämättä näe, onko vauriota sisällä. Jos tavara menee vastaanottajalla varastoon, niin reklamaatioaika menee helposti umpeen ennen kuin vauriota huomataan” huomauttaa D. C:n mukaan heidän tiiminsä asiakkaat tarkistavat yleensä tavaran todella hyvin. Poikkeuksia kuitenkin löytyy.

D:n mukaan ongelmallisinta kuljetusvaurioiden käsittelyssä on myös prosessin epäselvyys. Hänen mukaansa myös huolto-osasto, jolle kuljetusvauriotapauksia joskus lähetetään, on tietämätön toimitusehdoista ja prosessista, joka tehdään.

Reklamointi ja korvausvaatimuksen tekeminen

Molemmat haastateltavat kertovat käyttävänsä reklamointiin yrityksessä käytössä olevaa reklamointiohjelmaa. D:n mukaan joskus on kuitenkin epäselvää, miten ja milloin yrityksen reklamaatio-ohjelmaa tulisi käyttää. Hänen mukaansa reklamaatioita tehdään yleensä yrityksen reklamaatio-ohjelmalla, mutta joskus myös pelkästään sähköpostilla.

Sama koskee D:n mukaan rahdinkuljettajalle tehtävää korvausvaatimusta. D:n mukaan tapana on yleensä avata reklamaatio-ohjelman kautta asiakkaalle reklamaatio ja korvausvaadetta tehdessä lisätä tiedot reklamaatio-ohjelmaan. Joskus kuitenkin reklamaatio ja korvausvaade tehdään ilman reklamaatio-ohjelmaa pelkästään sähköpostia käyttäen, kertoo D.

7.3.3 Haastattelu huolitsijoille E – F

Kuljetusvahinkojen havaitseminen

Kuljetusvahinkojen havaitsemisessa on kattava määrä eri tapoja. Molempien haastateltavien mukaan kuljetusyhtiön pitäisi ilmoittaa huolitsijalle, mikäli jotain vahinkoa tapahtuu kuljetuksen aikana tai terminaalissa. Käytännössä tavara kuitenkin jatkaa matkaa vahingon tapahduttua normaalisti ja vasta sitten, kun vastaanottajalta tulee reklamaatio, rahdinkuljettaja voi ilmoittaa, jos ovat huomanneet jotain jo terminaalissa, kertoo F.

Riippuu myös vahingon asteesta, miten hyvin rahdinkuljettajat merkitsevät rahtikirjan. ”Ei välttämättä ilmoiteta eteenpäin, jos pakkaukseen on tullut naarmu tai siitä on lähtenyt pala” E huomauttaa. Terminaaleissa ei yleensä lähdetä avaamaan ja tarkistamaan pakkauksia, vaikka näkyisikin, että jotain on ruhjoutunut. E:n mukaan myöskään merkintöjä rahtikirjaan ei usein ole tehty matkan varrella, jolloin on vaikeata selvittää jälkikäteen tapahtumahetkeä. Syynä ei aina ole laiskuus tai huolimattomuus, vaan E:n mukaan vahinkoja aiheutuu usein siten, että terminaaleissa siirrettäessä tavaraa trukeilla trukin haarukat osuvat lastatessa toisen pakkauksen läpi. Tätä ei välttämättä huomata lastausvaiheessa, jolloin vaurio huomataan ehkä seuraavan kerran vasta tavaraa purettaessa.

Kuljetusvirheet ja niiden syyt

Yleisin kuljetusvirhe on F mukaan maantiekuljetuksissa kuljetusvaurio. E:n mukaan lentorahdissa taas tartutaan helposti myöhästymisiin, sillä lentorahdissa aikataulu on yleensä määritelty todella tarkasti. Maantiekuljetuksissa kappaletavararahdissa aikataulu ei ole sen sijaan ihan niin tarkka, eikä yhtä tarkkaa aikataulua usein ole mahdollistakaan kappaletavararahdissa antaa, selventää F.

Katoamisia ei F:n mukaan tuonnissa maantierahdissa juurikaan tapahdu, kun taas viennissä niitä on ilmennyt. ”Varsinkin kun matkalla on monia terminaaleja, niin riski kasvaa” lisää F. Kadonneeksi tavara voidaan maantierahdin puolella todeta 60 päivän ja lentorahdissa 120 päivän kuluttua siitä, kun tavara olisi pitänyt toimittaa perille. Usein tätä ennen tavara ehditään löytää. ”Voi toki löytyä aivan toiselta puolelta Eurooppaa, kuin mihin oli tarkoitus mennä” huomauttaa F. Myös lentorahdissa kollit pääsevät välillä kulkeutumaan täysin väärin kohteisiin, vaikka kollit olisi merkitty täysin oikein ja riittävästi. Rikollista toimintaa ei ole havaittu rahdinkuljetuksen aikana. F arvelee, että heidän kuljettamansa tavara ei kiinnosta rikollisia, kun kyseessä ei ole esimerkiksi viihde-elektroniikka.

Haastateltavien mukaan yleisimpiä syitä kuljetusvirheiden syntyyn on kollien kuormaaminen päällekkäin tapauksissa, joissa päälle lastaus kyseisen kollin osalta on kielletty. E huomauttaa, että tavara on usein pakattu mahdollisimman kustannustehokkaasti, eli juuri sillä rajoin, että pakkauksen pitäisi kestää, mutta ei yh-

tään sen paremmin. Ja tietysti on tapauksia, joissa pakkaus on selvästi puutteellinen, huomauttavat molemmat haastateltavat.

Kuljetusasiakkaat eivät aina osaa ajatella, että tavaraa ei aina voida pakata ainoastaan pääkuljetusta varten. Esimerkiksi lentorahtiin, jossa pakkaus saa olla kevyempi, voidaan kuitenkin pääkuljetuksen lisäksi tavaraa siirrellä niin etu- kuin jatkokuljetuksenakin ennen lentorahtia ja sen jälkeen. Lisäksi asiakkaat usein ajattelevat pakkausta ennemminkin myyntipakkauksena; pakkauksen tarkoitus on kuitenkin ensisijaisesti suojata itse tavaraa kuljetuksen ja siirtelyiden aikana.

Riittävä pakkaus on haastateltavien mukaan hyvin väljä käsite, eikä sen todentaminen ole aina helppoa. Usein pakkauksen riittämättömyys tulee ilmi vasta, kun se ei kestäkään tarvittavaa rasitusta. Pakkausta voidaan rahdinkuljetuksen aikana joutua vääntelemään eri asentoihin, jotta se saataisiin mahtumaan mahdollisimman tehokkaasti lastiin, ja tällöin pakkaus voi usein osoittautua riittämättömäksi, kertoo E. Lisäksi molemmilla haastateltavilla on ollut tapauksia, joissa riittämätön pakkaus on aiheuttanut jopa kuljetettavan tavarankuljetusvaurion esimerkiksi huonon kiinnityksen vuoksi.

Kuljetusvaurioiden reklamointi rahdinkuljettajalle

Tavarankuljetuksen vastaanottajan tärkeä velvollisuus on tavarankuljetuksen vastaanottaminen ja sen tarkistaminen. Mikäli tavara ei ole kaikin puolin moitteettomassa kunnossa, tulee vastaanottajan tehdä siitä merkintä rahtikirjaan. Molemmat haastateltavat olivat sitä mieltä, että vastaanottajat tuntevat tai toteuttavat tätä velvollisuuttaan huonosti. Monesti on tapauksia, joissa selvästi rikkoutuneita tai kolhiintuneita kolleja, jotka on kuitenkin otettu vastaan ”puhtaalla rahtikirjalla”, eli vastaanottaja ei ole tehnyt merkintää rahtikirjaan. ”Vastaanottaja ottaa todella suuren riskin, kun vastaanottaa tavarankuljetuksen ilman merkintää” E huomauttaa. Puhdas rahtikirja tuottaa ongelman, kun ruvetaan hakemaan korvauksia, sillä reklamaatio tulisi tehdä näkyvistä vaurioista heti vastaanotettaessa, tai piilovaurioista kuljetusmuodosta riippuen 3–14 päivän kuluessa vastaanottamisesta. Tämän jälkeen todistustaakka vauriosta siirtyy asiakkaalle, eli heidän pitää todistaa vaurion tapahtuneen kuljetuksen aikana, huomauttaa F.

Ongelmallisia haastateltavien mukaan ovat varsinkin vastaanottajalla varastoitavat lähetykset. Mikäli tavaraan on tullut kuljetuksen aikana piilovaurioita, eikä niitä huomata vastaanotettaessa, jonka jälkeen ne viedään varastoon tai terminaaliin odottamaan lähettämistä eteenpäin, umpeutuu reklamaatioaika monesti jo ennen kuin vauriota ehditään havaita. Molemmat haastateltavat painottavat varauman tekemistä rahtikirjaan tavaraa vastaanotettaessa, sillä siten voidaan helposti siirtää vastuu rahdinkuljettajalle.

Asiakkailla on haastateltavien mukaan erilaisia käytäntöjä reklamoinnissa. Osalla on erilliset lomakkeet, jolle reklamaatio on tehty ja toiset ilmoittavat asian yksinkertaisemmin sähköpostilla. Jotkut asiakkaat yrittävät ilmoittaa reklamaatiosta puhelimitse, mutta näihin pyydetään aina lisäksi kirjallinen tieto, kertoo F. Myös rahdinkuljettajan vakuutusyhtiö tarvitsee yksityiskohtaisen selvityksen vaurioituneesta tavarasta, joten rahdinkuljettajalle reklamaatiota tai korvausvaatimusta tehdessä tulisi F:n mukaan olla tarkat tiedot kuljetusvauriosta. Lisäksi tulisi muistaa, ettei rahdinkuljettajalle voi laittaa laskua, vaan vaatimuksen pitää olla kirjallinen korvausvaade, jonka rahdinkuljettaja voi näyttää myös eteenpäin omalle vakuutusyhtiölleen, F kertoo.

Haastateltavat muistuttavat myös, että rahdinkuljettajan vastuu on kilosidonnainen, CMR:n mukaan 8,33 SDR/kg, eli noin 10 €/kg, selventää F. Lennossa E:n mukaan vastaava korvattava määrä on 19 SDR/kg. ”Painavassa tavarassa tämä korvaus voi ollakin ok, mutta volyymitavarassa korvaus ei ole niin hyvä” Huomauttaa E.

Reklamaatio ja korvausvaatimus huolitsijalle tulisi aina tehdä kirjallisesti. Korvausvaatimusta haettaessa tulee muistaa liittää korvausvaatimukseen kauppalasku sekä vaurioituneen tavaran painot, sillä rahdinkuljettajan korvaus perustuu aina vaurioituneen tavaran painoon. Tärkeitä ovat nykyään myös valokuvat vauriosta. ”Ennen otettiin vakuutustarkastaja paikalle, mutta nykyään todella harvoin enää halutaan tarkastajaa paikalle”, F kertoo, mutta muistuttaa myös, että kuljetusvaurioitunutta tavaraa ei silti saisi hävittää ilman vakuutusyhtiön lupaa, jos vakuutusyhtiö haluaakin tarkistaa tavaran.

Haastateltavat kertovat, että saatuaan reklamaation rahdinkuljettaja tai huolitsija tekee puolestaan omalle vakuutusyhtiölleen korvausvaateen, jonka jälkeen aletaan selvittää tapahtunutta kuljetusvauriota. Kuljetusvaurioihin liittyvien reklamaatioiden käsittelyaika riippuu täysin tapauksesta. Kuljetusvaurion selvittämiseen kuluvaan aikaan vaikuttaa muun muassa se, kuinka hyvin matkan varrella on tehty vaurauksia. Mitä vähemmän välilastauksia on ollut, sitä helpompi on tapahtumapaikka selvittää. F:n mukaan kuljetusvaurioiden selvittämisessä menee yleensä parikin kuukautta. Asian selvittyä kuljetusyhtiön vakuutus maksaa yleensä korvauksen suoraan vahingon kärsineelle asiakkaalle. Mikäli asiakas on tehnyt korvausvaateen omaan vakuutusyhtiöönsä, saa asiakas täyden korvauksen omasta vakuutuksestaan, joka on E:n mukaan yleensä asiakkaalle paljon nopeampi prosessi. Tällöin asiakkaan korvausoikeus rahdinkuljettajaa kohtaan siirtyy hänen vakuutusyhtiölleen, joka voi sitten vaatia oikeuksiaan rahdinkuljettajalta ja tämän vakuutusyhtiöltä.

Ongelmallista voi haastateltavien mukaan olla vakuutusyhtiön kanssa toimiminen, mikäli reklamaation on jostain syystä tehnyt muu kuin vahingon kärsinyt osapuoli. Esimerkiksi CIP-ehdossa joskus myyjä tekee reklamaation ja korvausvaateen ostajan puolesta. Lisäksi haastateltavien mukaan vakuutusyhtiö on välillä eri mieltä asiakkaan kanssa vaurion asteesta. Esimerkiksi jos tavara on kastunut, se tarkoittaa joissain tapauksissa jopa tavaran muuttumista käyttökelvottomaksi.

7.3.4 Haastattelu vakuutusmeklarille G

Kuljetusvakuutuksen määrittäminen

Haastateltava kertoo, että asiakkaiden kuljetusvakuutukset perustuvat usein pääsääntöisesti ICC-ehtoihin, eikä kotimaisia ehtoja juurikaan sovelleta. Perusehtojen lisäksi on mahdollista neuvotella vakuutuksiin usein mitä kattavampia ehtoja. Määritelmiä vakuutuksiin voidaan tehdä myös toimituslausekkeiden perusteella; osaan toimitusehtoja voidaan muun muassa määritellä omavastuu, osaan taas ei. Lisävuutusehdoilla voidaan myös suojata vakuutuksensaajan brändiä ja tuotemerkkiä. Normaalistihan vakuutusyhtiön lunastama vahingoittunut tavara siirtyy vakuutusyhtiöön. Lisävuutusehdoilla voidaan kieltää vakuutusyhtiötä jälleen-

käyttämästä tai jälleenmyymästä brändättyä tuotetta, mikäli tämä voisi aiheuttaa vahinkoa yrityksen brändille tai tuotemerkeille. Lisävakuutusehdoilla voidaan myös sisällyttää kuljetusvakuutukseen muut kuin normaalit myynti- tai ostokuljetukset. Tällaisia kuljetuksia ovat esimerkiksi näyttely- ja messukuljetukset sekä työntekijöiden ja yrityksen tavaroiden muuttokuljetukset.

Yleisiä klausuuleja kuljetusvakuutusehdoissa on G:n mukaan muun muassa ”*Appraisal/Arbitration*” -klausuuli, jolla määritetään riitatapauksissa tai merivahinkotapauksissa yleisesti ulkopuolinen sovittelija. Merivahinkoihin tässä lausekkeessa on määritetty *Finnish Average Adjuster*, eli Suomen tasavallan presidentin nimeämä vahingonlaskija, joita on G:n mukaan Suomessa vain yksi. Tämän kyseisen vahingonlaskijan päätös vastaa alioikeuden päätöstä. Muita yleisiä klausuuleja on esimerkiksi lämpötilan tai kosteuden muutokseen liittyvät korvattavuudet. Vakuutusehdoilla voidaan myös rajata tiettyjä ehtoja vakuutuksen ulkopuolelle. Kuljetusvakuutus ei ole ikinä voimassa maihin, joihin on kansainvälisiä sanktioita, kuten tällä hetkellä Iran ja Pohjois-Korea. Näihin kuljetusvakuutukset eivät ole voimassa, koska ”kansainvälisten lakien mukaan niihin ei saa tehdä vakuutuksia tai kauppaa”, huomauttaa G.

Kuljetusriskin määrittäminen

Yleensä jokaisella vakuutusyhtiöllä on muutama ammattitaitoinen *under writer*, jotka pystyvät yrityksen toimialan ja vahinkotilastojen perusteella päättelemään, minkä tyyppisiä kuljetuksia menee ja mikä on kuljetusriski. Kuljetusvakuutuksissa on tyypillistä, että vakuutusta ja sen riskiä määriteltäessä otetaan avuksi edellisten vuosien vahinkotiedot, kuljetusten määrä, toimitusehtojen käyttö eri kohteisiin sekä yrityksen tunnusluvut. G:n mukaan näistä vahinkotilastot näyttelevät yleensä suurinta roolia riskin määrittämisessä.

Vakuutusmaksut määräytyvät samanlaisin perustein. Kuljetusvakuutusmaksuun vaikuttaa kuljetusriskin suuruus, mihin päin maailmaa kuljetetaan, erikoiset riskialueet, mitä toimituslausekkeitä käytetään ja kuinka paljon yrityksen kuljetuksista on yleensä yrityksen vastuulla. Lisäksi maksuihin vaikuttavat kuljetusmäärät ja vahinkotilastot. Korvauksen enimmäismäärällä on vain vähän merkitystä vakuu-

tusmaksun määrään. ”On muistettava, että vakuutusyhtiöllä on muitakin kuluja vakuutuksen tarjoamisesta kuin itse vakuutuskorvaukset. Jokaisen tapahtuman käsittelystä aiheutuu myös muita kuluja itse vahingon lisäksi. On olennaista, että vakuutusyhtiö pystyy hakemaan regressillä rahdinkuljettajalta rahdinkuljettajan vastuusuutta” G huomauttaa.

Reklamointi ja vakuutuskorvauksen hakeminen

Toimituslausekkeet määräävät, kummalla kaupan osapuolella on riski ja oikeus korvaukseen. CIP- ja CIF-ehdoissa myyjän on otettava vakuutus ostajan lukuun, mutta muissa ehdoissa määritelmät ovat selkeät. Kun riski on myyjällä, myyjä hakee itse korvausta ja mikäli riski ei ole myyjällä, ei tämä ole myöskään oikeutettu korvaukseen. Sovitusta toimitusehdosta huolimatta on kuitenkin mahdollista haastateltavan mukaan tehdä korvausoikeuden siirto osapuolelta toiselle. Tämä voi tulla kyseeseen esimerkiksi CIF- ja CIP-ehdoin myydyssä kaupassa, jos korvausoikeus pitää siirtää ostajalta myyjälle. Tällöin vakuutusyhtiö tekee dokumentin, jolla korvausoikeuden haltija luovuttaa allekirjoituksellaan korvausoikeuden toiselle osapuolelle. Toimitusehtoihin liittyen voi ilmetä tapauksia, että halutaan laajempi vakuutusturva kuin mitä toimitusehto sanoo. Tällaisista tapauksia tulee melko harvoin, ja niistä on aina sovittava erikseen vakuutusyhtiön kanssa.

Vahingon sattuessa tulee vakuutusyhtiöön ilmoittaa mahdollisimman pian, kun vahinko on havaittu. Aivan ensimmäiseksi tulee jo tavaraa vastaanottaessa muistaa merkitä rahtikirjaan – sekä vastaanottajan että rahdinkuljettajan kappaleeseen – mahdolliset havaitut vauriot vastaanotettavassa tavarassa. Lisäksi tulee muistaa tehdä reklamaatio rahdinkuljettajalle. Haastateltavan mukaan joskus asiakkaat reklamoivat virheellisesti myyjää. Reklamaatio tulee osoittaa rahdinkuljettajalle ja siitä pitäisi ilmetä ainakin puuttuvat tai vaurioituneet kollit, vaurion tyyppi, mahdollinen vaurion syy sekä päiväys ja allekirjoitus.

Vahinkotarkastus tulee joskus kyseeseen kuljetusvauriotapauksissa. Ei ole yksiselitteistä sääntöä, milloin vahinkotarkastus pidetään. ”Riippuu siitä, onko vahinko rahallisesti merkittävä, eli puhutaan tällöin kymmenistä tuhansista euroista” haastateltava kertoo. Myös erityisen monimutkaisissa tapauksissa voi olla tarpeen teh-

dä vahinkotarkastus. CIP- ja CIF-ehdoin tehdyissä toimituksissa tulisi tehdä niin, että asiakas ottaa välittömästi vahingon havaittuaan yhteyden average agenttiin, joka tulee tarkistamaan vahingon. Tätä ei kuitenkaan haastateltavan mukaan kovin kirjaimellisesti noudateta. Lisäksi, jos puhutaan omavastuuarvon rajalla olevasta tapauksesta, ei välttämättä ole järkevää pyytää average agenttia paikalle.

Haastateltavan mielestä korvaushakemus kannattaa aina laittaa vakuutusyhtiöön. Mikäli osoittautuu, ettei halutakaan hakea korvausta vakuutusyhtiöltä, korvausvaade voidaan perua. Itse korvaushakemuksen voi haastateltavan mukaan tehdä vapaasti kirjallisena. Korvaushakemukseen tulee liittää kauppalasku, vaurioituneen pakkauksen paino, rahtikirja, kopio reklamaatiosta rahdinkuljettajalle, mahdolliset raportit rahdinkuljetuksen ajalta, raportti ja kuvia vaurioituneesta tavaresta sekä muut mahdollisesti tapaukseen liittyvät dokumentit. Vakuutusyhtiöiden sivuilla on yleensä kattavat ohjeistukset reklamoinnista ja vakuutusyhtiöllä on aina velvollisuus auttaa asiakasta näihin liittyvissä kysymyksissä.

Haastateltavan mukaan kuljetusvaurioihin liittyvät mahdolliset riitatilanteet pyritään pääsääntöisesti neuvottelemaan. Riitatilanteita eivät yleensä aiheuta kysymykset vastuunjakautumisesta tai siitä, korvataanko vai ei, sillä nämä asiat ovat selkeästi määritettyjä. Yleensä riitatilanteet koskevat sitä, kuinka paljon vakuutusyhtiö korvaa vahingosta. Vakuutusyhtiö kuitenkin pyrkii aina maksamaan vain vahingoittuneesta osasta korvausta, ja joskus asiakas joutuu näkemään paljonkin vaivaa osoittaakseen kaikki vahingot. Vaikeuksia voi myös joskus aiheuttaa se, että vastaanottaja on jättänyt rikkoutuneen tavaran merkitsemättä ja reklamoimatta rahdinkuljettajalle. Vakuutusyhtiö voi toki siinäkin tapauksessa olla korvausvelvollinen asiakkaalleen, mutta tällaisessa tapauksessa regressi rahdinkuljettajalle jää saamatta, mikä tarkoittaa aina suurempaa menetystä vakuutusyhtiölle. Mikäli tällaisia tapauksia sattuu säännöllisesti, ne voivat vaikuttaa myös tuleviin vakuutusmaksuihin.

7.4 Tutkimuksen reliaabelius ja validius

Tutkimustulosten luotettavuus ja pätevyys vaihtelevat, vaikka tutkimuksessa pyritäänkin aina virheettömään tuloksen. Tämän vuoksi tutkimuksissa pyritäänkin ar-

viomaan myös tehdyn tutkimuksen luotettavuutta. Tutkimuksen *reliaabeliudella* tarkoitetaan tutkimustulosten toistettavuutta, eli kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Reliaabeliutta voidaan todeta usealla eri tavalla. Yhtenä reliaabeliuden todistamistapana voidaan pitää sitä, että kaksi eri arvioijaa päätyy samanlaiseen tulokseen. Kvalitatiivisiin tutkimuksiin on kehitelty myös erilaisia menettelytapoja, joilla voidaan arvioida mittareiden luotettavuutta. Toinen tutkimuksen arvioinnissa tärkeä tekijä on validius. *Validiudella* tarkoitetaan tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä on tarkoitus mitata. (Hirsijärvi ym., 2009, 231)

Mielestäni tutkimuksessani saavutettiin riittävän suuri toistettavuus. Haastattelemani henkilöt olivat jokainen omassa työssään kokeneita ja olleet tekemisissä kuljetusvaurioitten käsittelyn parissa muutamasta vuodesta kymmeniin vuosiin. Haastateltava kohderyhmä koostui henkilöistä, jotka toimivat omassa työssään säännöllisesti kuljetuksen ja kuljetusvaurioiden käsittelyn parissa. Uskon, että tutkimustulokset olisivat samat, mikäli tutkimus toteutettaisiin uudelleen tai tutkimus tehtäisiin muille samoissa tehtävissä toimiville henkilöille.

Haastatteluissa pyrittiin välttämään väärinkäsitykset lisäkysymysten ja tarkentavien kysymysten avulla sekä purkamalla ja analysoimalla nauhoitetut haastattelut mahdollisimman pian haastatteluiden jälkeen. Kaikille haastatteluille varattiin riittävästi aikaa, vähintään tunti, jotta haastateltavilla oli kiireettä aikaa vastata esitettyihin kysymyksiin sekä mahdollisiin haastatteluna aikana ilmenneisiin kysymyksiin. Haastattelut toteutettiin suurimmaksi osaksi haastateltavien omilla työpaikoilla neuvotteluhuoneissa, jolloin voitiin taata haastatelluille tuttu ympäristö ilman häiriötekijöitä.

8 YHTEENVETO JA POHDINTA

Teoreettisen kehyksen ja empiirisen osuuden haastatteluiden pohjalta voidaan luoda kuvaus kuljetusvaurioiden käsittelystä vaurion havaitsemishetkestä vaurion käsittelyn loppuun asti.

Kuljetusvaurion havaitseminen

Kuljetusvaurioita havaitaan hyvin harvoin ennen tavarán saapumista vastaanottajalle. Kuljetusvaurioiden käsittely alkaa siis useimmiten tavarán vastaanottajasta. Tavarán vastaanottajalla on aina velvollisuus tarkistaa vastaanottamansa tavara ja merkitä mahdolliset puutteet tai poikkeamat. Tavarán vastaanottajan tulee huomioida pienetkin poikkeamat pakkauksessa, sillä ne voivat tarkoittaa suurta vauriota itse tuotteessa pakkauksen sisässä. Tämän vuoksi on tärkeää tehdä rahtikirjaan merkinnät poikkeamista tai varauma mahdollisten poikkeamien varalle ennen tavarán kuittaamista. Jos kyseessä on jollain tavalla vaurioitunut tavara tai pakkaus, tulee ehdottomasti tehdä merkintä siitä mahdollisimman tarkasti rahtikirjaan.

Rahtikirjan vastaanottajan sekä rahdinkuljettajan kappaleeseen tulee merkitä

- Puuttuvat kollit ja/tai vaurioituneet pakkaukset,
- Vaurion laatu (esim. rikki, kastunut, repeytyneet pakkaukset)
- Vaurion syy, mikäli se on selvillä.
- Rahtikirja tulee myös päivätä ja allekirjoittaa.

Lisäksi, jos mahdollista, on hyvä ottaa kuvia vaurioituneesta tavarasta mielellään jo ennen kuin se on purettu kuljetusvälineestä.

Vastaanottajan tulee huomioida, että yleisten sopimusten mukaisesti kuljetusvauriosta kansainvälisessä rahdinkuljetuksessa tulee näkyvissä vahingoissa reklamoida heti tavaraa vastaanotettaessa. Tämän lisäksi piilevistä vahingoista tulee kuljetusmuodosta riippuen reklamoida 3–14 päivän kuluttua tavarán vastaanottamisesta. Reklamaatioaikojen laiminlyönti merkitsee meri- ja maantiekuljetuksissa todis-

tustaakan kääntymistä kuljetusasiakkaalle. Rautatie- ja lentokuljetuksissa reklamaatioajan laiminlyönti poistaa kuljetusasialta kannevallan täysin.

Kuljetusmuoto	Näkyvät vahingot	Piilevät vahingot	Viivästyminen
Maantiekuljetus	heti	7 pv	21 pv
Merikuljetus	heti	3 pv	60 pv
Rautatieliikenne	heti	7 pv	60 pv
Lentokuljetus	heti	14 pv	21 pv

Myös puuttuvasta tavarasta pitää muistaa reklamoida. Virallisesti kadonneeksi tavara voidaan kuitenkin todeta rahdinkuljettajien yleissopimusten ja lakien mukaan kuljetusmuodosta riippuen 60–120 päivän kuluttua siitä, kun tavara olisi pitänyt toimittaa asiakkaalle. Koska aika on näin pitkä, voivat tavarat usein löytyä ennen määräajan päättymistä. Silti reklamaatio tulee ehdottomasti tehdä, mikäli tavaraa ei koskaan löydetäkään.

Kun havaitaan poikkeamia tai puutteita, tulee myös tehdä mahdollisimman pian rahdinkuljettajalle kirjallinen reklamaatio. Kirjallinen reklamaatio voidaan tehdä joko vapaamuotoisesti tai mahdollisella yrityksen omalla reklamaatiopohjalla. Tärkeää on reklamaatiossa ilmoittaa havaitusta vahingosta mahdollisimman tarkat tiedot. Reklamaatioon tulisi myös liittää kopio merkitystä rahtikirjasta sekä mahdolliset kuvat vahingoittuneesta tavarasta. Reklamaation saatuaan rahdinkuljettaja alkaa selvittää esimerkiksi, onko asiakas kuitannut rahtikirjaan lähetyksen vastaanotetuksi varaumin tai merkinnöin tai, onko rahtikirjaan merkitty missään vaiheessa kuljetusta varaumaa eli huomautusta vauriosta.

Kuljetusvirheen tullessa lähettäjän tiedoksi

Asiakkaan/vastaanottajan ilmoittaessa kuljetusvauriosta lähettäjälle tulee aina ensisijaisesti varmistaa, että vauriosta on tehty reklamaatiota, eli rahdinkuljettajalle on kirjallisesti ilmoitettu havaitusta vahingosta tai vahingosta on ainakin tehty rahtikirjaan merkintä tavaraa vastaanotettaessa. Mikäli reklamaatiota ei ole tehty, voidaan se tehdä usein asiakkaan puolesta, kunhan saadaan riittävät tiedot reklamaatiota varten.

Mikäli kyseessä on katoamistapaus, tulee aina ensin tarkistaa, että lähetys on varmasti lähetetty ja siitä löytyy rahtikirja. Mikäli tavarasta löytyy kuitattu rahtikirja, siirtyy selvittäminen rahdinkuljettajan vastuulle.

Vaaranvastuu kuljetuksen aikana

Tämän jälkeen tulee selvittää, kenellä on ollut vaaranvastuu rahdista kuljetuksen aikana. Melkein poikkeuksetta käytetään toimituslausekkeitä vastuun määrittämiseen myyntilähetyksissä. Käytetyimpiä ehtoja kansainvälisessä kaupassa ovat Kansainvälisen kauppakamarin luomat Incoterms-toimituslausekkeet. Incoterms 2000 -ehdoissa vastuu jakautuu toimituslausekkeittain seuraavasti:

EXW-lausekkeen mukaan myyjän vastuu tavarasta loppuu, kun tämä on toimittanut tavarat ostajan käytettäväksi toimipaikassaan tai muussa nimetyssä paikassa. Vaaran vastuu kuljetuksesta on siis täysimääräisesti ostajalla.

FCA-ehdossa vaaranvastuu siirtyy myyjältä ostajalle, kun myyjä on luovuttanut tavarat ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle. FAS- ja FOB-ehtoja voidaan käyttää ainoastaan vesikuljetuksissa. FAS-ehdossa vaaranvastuu siirtyy ostajalle, kun myyjä on toimittanut tavarat nimettyyn laivaussatamaan aluksen vierelle. FOB-lausekkeessa taas vaaranvastuu siirtyy myyjältä ostajalle, kun tämä on toimittanut tavarat alukseen.

E- ja F-ryhmän lausekkeissa päärahdin aikainen kuljetus on aina ostajalla. Näissä tapauksissa tieto kuljetusvaurioista tulee hyvin harvoin myyjän tietoon. Asiakkaat osaavat normaalisti itse hoitaa reklamaatiot rahdinkuljettajansa ja mahdollisen vakuutusyhtiönsä kanssa.

C-ryhmän lausekkeissa myyjä maksaa päärahdin, mutta vaaranvastuu siirtyy lähellä myyjää. CFR- ja CIF-lausekkeet soveltuvat ainoastaan vesikuljetuksiin. CFR-lausekkeessa vaaranvastuu siirtyy ostajalle, kun tavara on toimitettu alukseen laivaussatamassa, vaikka myyjä maksaa myös päärahdin. Myös CIF-lausekkeessa vaaranvastuu siirtyy ostajalle, kun tavara on toimitettu alukseen laivaussatamassa. Myyjän tulee kuitenkin huomata, että hänellä on toimituslausekkeen mukainen velvollisuus ottaa tavaralle kuljetusvakuutus ostajalle.

CPT-lausekkeen mukaisesti myyjä vastaa rahtikuluista sovittuun määräpaikkaan, mutta vaaranvastuu tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle sovituissa toimituspaikassa. Mikäli toimituspaikkaa ei ole erikseen sovittu, oletetaan vaaranvastuun siirtyvän, kun myyjä toimittaa tavarat ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. Myös CIP-lausekkeessa vaaranvastuu siirtyy ostajalle sovituissa toimituspaikassa. Jos toimituspaikkaa ei määritellä, oletetaan vastuunvaaran siirtyvän, kun myyjä on toimitanut tavarat ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. Lisäksi myyjällä on velvollisuus ottaa tavaralle kuljetusvakuutus ostajalle.

C-ryhmän lausekkeissa vaaranvastuu on ostajalla, mutta myyjä maksaa päärahdin. Tämän vuoksi C-ehdoin lähetetyistä tilauksista voi usein tulla tieto myös kuljetusvaurioista myyjälle. Lähettäjä voi kuitenkin auttaa ostajaa reklamaation ja korvausvaatimuksen tekemisessä, mikäli asiakas ei niitä itse osaa tehdä. Lähettäjä ei kuitenkaan ole kuljetusvauriotapauksissa vastuussa rahdista, joten korvausvaatimukset tulee aina tehdä ostajan nimiin. CIP ja CIF ehdoissa tulee huomioda, että ostajan hyväksi on täytynyt ottaa kuljetusvakuutus. Vaaranvastuu ja myös oikeus vakuutuskorvaukseen ovat tällöin aina ostajalla. Poikkeustapauksissa on mahdollista tehdä korvausoikeuden siirto, jolla ostaja voi luovuttaa korvausoikeutensa esim. myyjälle, mikäli tämä on tarpeellista.

D-ryhmän lausekkeissa myyjä vastaa kaikista riskeistä lausekkeessa ilmoitettuun määräpaikkaan asti. DAT-ehdossa myyjän vaaranvastuu päättyy, kun hän on toimitanut tavarat ostajan käytettäväksi nimetyssä terminaalissa. DAP-lausekkeessa myyjän vaaranvastuu loppuu, kun hän on nimetyssä määräpaikassa asettanut tavarat saapuvassa kuljetusvälineessä ostajan purettavaksi. Myös DDP-lausekkeen mukaisesti myyjän vaaranvastuu loppuu, kun tavara on sovittuna aikana toimitettu nimettyyn määräpaikkaan, jossa tavarat on kulkuvälineessä ostajan purettavissa.

D-lausekkeissa mahdolliset kuljetusvauriot ovat siis aina myyjän vastuulla. DAP- ja DDP-lausekkeissa tulee kuitenkin huomioda, että tavarat purku kuljetusvälineestä määräpaikalla ei ole enää myyjän vastuulla, vaan tuolloin vaaranvastuu on siirtynyt ostajalle.

Vakuutusyhtiölle ilmoittaminen

Mikäli vaaranvastuu on kuljetusvaurion tapahtuessa lähettäjällä, tulee asiasta ilmoittaa myös vakuutusyhtiölle mahdollisimman pikaisesti. Vaaranvastuu on lähettäjällä, mikäli kyseessä on DAT-, DAP- tai DDP-ehdoin lähetetty lähetys, tai FAS-, FOB-, CFR- tai CIF-ehdoin lähetetty lähetys, joka on vaurioitunut etukuljetuksessa ennen vastuun siirtymistä ostajalle. Lisäksi muinkin toimitusehdoin lähetetyissä tapauksissa voi olla tarpeellista auttaa asiakasta reklamaation tekemisessä. Varsinkin CIP- ja CIF-ehdoissa, joissa myyjä on hoitanut sekä rahdinkuljetuksen sekä kuljetusvakuutuksen asiakkaalle, voi olla yksinkertaisempaa, että lähettäjän yhteyshenkilö, esimerkiksi vientiassistentti, auttaa ostajaa rahdinkuljettajan reklamoinnissa ja korvausvaateen tekemisessä. Myös rahdinkuljettajalle tulisi ilmoittaa, kun vahinko on ilmoitettu vakuutusyhtiöön, jotta myös rahdinkuljettaja osaa toimia oikein.

Vahingon selvittäminen

Kun rahdinkuljettajalle on ilmoitettu kuljetusvahingosta, tämä aloittaa tapahtuneen selvittämisen. Vahingon astetta voidaan yleensä arvioida asiakkaan raportin ja kuvien perusteella. Mikäli tavara on lähetetty esimerkiksi tytäryhtiölle, on mahdollista, että tytäryhtiön huoltohenkilö voi arvioida vahingon astetta. Joissain tapauksissa vaurioitunut laite voidaan joutua kuljettamaan takaisin lähettäjälle, jotta esimerkiksi huoltohenkilökunta tai muut asiantuntijat voivat arvioida sen vahingon astetta tai suorittaa mahdollista korjausta. On myös olemassa selviä tapauksia, joissa voidaan kuvien tai tiedettyjen tapahtumien perusteella arvioida tavara korjauskelvottomaksi. Vahingon asteen selvittäminen voi kuitenkin olla hyvinkin vaikeaa, eikä siitä voida antaa mitään suoraa ohjeistusta, sillä tapauksesta riippuen kuljetusvauriot voivat olla hyvin erilaisia. Yrityksessä pitäisikin olla aina selvillä vastuulliset henkilöt, jotka voivat arvioida tuotteen kunnon.

Korvausvaatimus rahdinkuljettajalle

Kun kuljetusvahingosta on saatu tarpeeksi tietoja, voidaan ryhtyä vaatimaan korvausta. Ensisijaisessa vastuussa vauriosta on rahdinkuljettaja, jolle tulisi aina teh-

dä korvausvaatimus. Rahdinkuljettajan korvausvaatimus tulee aina tehdä kirjallisesti ja siihen tulee liittää kauppalasku ja vaurioituneen tavaran painot, joiden perusteella rahdinkuljettajan korvausmäärä lasketaan. Lisäksi korvausvaatimukseen on hyvä liittää alkuperäisen reklamaation tiedot.

Rahdinkuljettajien yleissopimuksissa on määritelty vaadeajan vanhenevan yhden vuoden kuluessa tapahtuneesta vahingosta tai katoamisesta. Lentorahdissa vaadeaika on poikkeuksellisesti kaksi vuotta. Korvausvaatimus rahdinkuljettajalle on siis ehdottomasti tehtävä näiden rajojen sisällä.

Korvausvaatimus vakuutusyhtiölle

Mikäli yritys on vakuuttanut kuljetuksensa, voidaan myös vakuutusyhtiöltä hakea korvausta kuljetusvahingoista. Alustava korvausvaatimus vakuutusyhtiölle kannattaa tehdä aina, kun vahinko on suurempi kuin vakuutuksen omavastuuosuus. Jos rahdinkuljettajalta saadaan kattava korvaus, eikä vakuutusyhtiöltä enää tarvita korvausta, voidaan korvausvaatimus vetää pois vakuutusyhtiöstä. Mikäli kuitenkin selviää, että vaurion summa on suuri verrattuna rahdinkuljettajan maksamaan korvaukseen, on järkevää vaatia korvausta vakuutusyhtiöltä, jolloin korvausvaade voidaan perua rahdinkuljettajalta. Tällöin vakuutusyhtiö voi puolestaan vaatia regressinä asiakkaalleen maksamasta korvauksesta osuutta rahdinkuljettajalta.

Korvausvaade vakuutusyhtiölle voidaan tehdä kirjallisesti vapaassa muodossa tai vaihtoehtoisesti yrityksen lomakepohjalle. Korvausvaateeseen tulisi liittää seuraavat tiedot kuljetuksessa vaurioituneesta tuotteesta:

- Kauppalasku
- Pakkauksen mitat ja painot
- Kopio rahtikirjasta
- Kopio reklamaatiosta rahdinkuljettajalle
- Saapumis-, terminaali- tai lastausraportti

- Selvitys kuljetusvauriosta kuvineen
- Muut mahdolliset tapaukseen liittyvät dokumentit
- Vakuutuskirja, mikäli sellainen on lähetykseen tehty

Tietyissä tapauksissa vakuutusyhtiö voi lähettää vahinkoa tarkastamaan myös vahinkotarkastajansa. Vahinkotarkastajaa käytetään yleensä silloin, kun on kyseessä rahallisesti poikkeuksellisen merkittävä vahinko tai vahinkotapaus on muuten erityisen monimutkainen. Tämän vuoksi vaurioituneita laitteita ei saa missään nimessä hävittää ilman vakuutusyhtiön lupaa.

Vakuutusyhtiö käsittelee vaateen ja pyytää tarvittaessa lisätietoja asiakkaalta tai ottaa yhteyden suoraan rahdinkuljettajaan. Kun vakuutusyhtiö on saanut yksilöidyn korvausvaatimuksen, tulee heidän maksaa korvaus kuukauden kuluessa. Yksilöity korvausvaatimus on normaalisti tehtävä vakuutusyhtiölle 11 kuukauden kuluessa vakuutetun kuljetuksen päättymisestä tai todennäköisestä päättymisestä.

Pohdinta

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää kuljetusvaurioiden käsittelyyn liittyvää prosessia kansainvälisessä yrityksessä myyntilähetysten näkökulmasta. Tutkimuksen teorettisessa viitekehyksessä on selvitetty kuljetusvaurioihin liittyviä tekijöitä toimitusehdoista rahdinkuljettajan vastuuseen ja kuljetusvakuutuksen sisältöön. Myös empirinen osuus toteutettiin teoreettisen kehyksen perusteella. Haastatteluiden tulokset vastasivat selvästi teoreettisen kehyksen tietoa.

Tutkimuksen toimeksiantajana toimi vaasalainen elektroniikka-alan kansainvälinen yritys. Toimeksiantajayritys hyötyi tutkimuksesta saaden itselleen toimintakuvauksen kuljetusvaurioiden käsittelyn eri vaiheisiin. Lisäksi tutkimuksesta on mahdollisesti hyötyä myös muille yrityksille, joilla on epäselvyyksiä kuljetusvaurioiden käsittelyprosessissa.

Kaiken kaikkiaan tämän tutkimuksen teko on ollut haastava ja opettavainen kokemus, josta on kertynyt itselleni paljon uutta tietoa sekä kiinnostusta paneutua asiaan vieläkin syvällisemmin. Haasteellisinta työn aikana oli aiheen rajaaminen,

sillä kuljetusvaurioihin liittyy rajattomasti erilaisia linkityksiä eri tahoihin ja eri tapahtumiin. Tähän työhön kuitenkin rajattiin vaan kansainvälisten myyntilähetysten kuljetusvauriot, kun aiheeseen liittyy kuitenkin läheisesti myös tuontikuljetukset tai kolmansien maitten väliset kuljetukset. Työhön kuitenkin pyrittiin rajaamaan tärkeimmät tekijät kuljetusvaurioiden käsittelyssä.

LÄHTEET

Ek, H., Korkka, M., Kosola, K., Pöyhönen, P. 2011. Kuljetusten vakuuttaminen. Jyväskylä. Bookwell Oy.

FINTRA. 2003. Vientiopas. 12. uusittu painos. Helsinki. Multiprint Oy

Fennia. Incoterms 2010. Riskin siirtyminen myyjältä ostajalle ja vakuuttaminen. Viitattu 15.4.2013.

<http://lomakkeet.fennia.fi/lomakepalvelu/servlet/fi.efennia.lomakepalvelu.LomakeHandler?open=1711&contentType=application/pdf&url=DF6FABD7549EAFD666A0468FF16D0030&name=Incoterms%202010%20-toimitustapalausekkeet>

Helsingin seudun kauppakamari, Sopimusasiat; kansainvälinen kauppalaki, 2004, Viitattu 4.3.2013.

http://www.helsinki.chamber.fi/neuvontapalvelut/artikkelit/sopimusasiat/kansainvalinen_kauppalaki.1276.news

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos 2012. Vantaa. Suomen Spedservice Oy.

ICC Finland, Toimitusten hallinta, ICC Incoterms 2010, viitattu 12.2.2013.

<http://www.icc.fi/toimitusten-hallinta-icc-incoterms-2010>

If. Incoterms 2010. Viitattu 15.4.2013.

http://www.if.fi/web/fi/sitecollectiondocuments/commercial/kuljetusvakuutukset/62523_20110433_incoterms_esite_fi_com.pdf

International Chamber of Commerce (ICC). 2010. Incoterms 2010, ICC rules for the use of domestic and international trade terms. Ödeshög. DanagårdLiTHO.

International Chamber of Commerce (ICC). 2010. Incoterms 2010, ICC rules for the use of domestic and international trade terms. Asko Rätty. Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osasto ry. ICC Palvelu Oy

Karhunen, J & Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä. Gummerus Oy.

Kuljetusvakuutuksen yleiset sopimusehdot 2003, viitattu 16.2.2013.

http://www.if-insurance.com/web/industrial/sitecollectiondocuments/insurance%20solutions/cargo/cargo%20finland/kuljetusvakuutuksen_yleiset_sopimusehdot_2003.pdf

Logistiikkayritysten Liitto ry. Tavaraliikenteen yleiset kuljetusmääräykset. 1.1.2010. Viitattu 15.3.2013.

http://ek2.ek.fi/logistiikkayritysten_liitto/fi/sopimusehdot/index.php

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt, tuonti ja vienti. Tammertekniikka / Amk-Kustannus Oy

Pohjola Pankki Oyj, Cargo Insurance, International Clauses, 2008, Viitattu 3.3.2013. <https://www.pohjola.fi/loso/1035711.pdf>

Pohjola Pankki Oyj. Tavarankuljetusvahinko, Toimintaohjeet. Viitattu 16.3.2013. <https://www.pohjola.fi/pohjola/yritys--ja-yhteisoasiakkaat/vahingot/omaisuusvahingot/tavarankuljetusvahinko?cid=331627526&srcpl=3>

Räty, A. 2006. Incoterms, kauppatavat ja toimituslausekkeet. Helsinki. Suomen Logistiikkayhdistys ry.

Saukkonen Pasi. Tutkielmanteon tukisivut. Tutkimusmenetelmät ja tutkimusaineistot. Tutkimusmenetelmät ja tutkimusaineistot. Helsingin yliopisto. Viitattu 5.5.2013.

<http://www.mv.helsinki.fi/home/psaukkon/tutkielma/Tutkimusmenetelmat.html>

Siira, J. 1998. Vientikaupan sopimusoikeuden käsikirja. 1- Rovaniemi. Lapin yliopistopaino.

Sisula-Tulokas, L. CISG pähkinäkuoressa, S. 24, teksti päivitetty 1.1.2009., Viitattu 16.2.2013.

<http://www.helsinki.fi/oikeustiede/oppiaineet/sopimusoikeus/materiaali/Kansainv%C3%A4lisen%20kauppalain%20p%C3%A4%C3%A4kohdat%202009.pdf>

Suomen DB Schenker. 2011. Ohjeet ja julkaisut. Kuljetusvahinko. Viitattu 15.3.2013. <http://www.schenker.fi/log-fi-fi/start/julkaisut/kuljetusvahinko.html>

Tavaran yleiset kuljetusvakuutusehdot (yrityksille ja elinkeinonharjoittajille)

2003, viitattu 19.2.2013. <http://www.if-insuran->

[ce.com/web/industrial/sitecollectiondocuments/insurance%20solutions/cargo/cargo%20finland/tavaran_yleiset_kuljetusvakuutusehdot_2003.pdf](http://www.if-insurance.com/web/industrial/sitecollectiondocuments/insurance%20solutions/cargo/cargo%20finland/tavaran_yleiset_kuljetusvakuutusehdot_2003.pdf)

[ce.com/web/industrial/sitecollectiondocuments/insurance%20solutions/cargo/cargo%20finland/tavaran_yleiset_kuljetusvakuutusehdot_2003.pdf](http://www.if-insurance.com/web/industrial/sitecollectiondocuments/insurance%20solutions/cargo/cargo%20finland/tavaran_yleiset_kuljetusvakuutusehdot_2003.pdf)

Ulkomaankaupan kuljetukset 2011. 2012:3. Helsinki. Tullihallitus. Viitattu 10.3.2013.

http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset11/liitteet/2012_M07.pdf

UNITRAL, United Nations Commission on International Trade law. International Transport of Goods. Viitattu 10.3.2013.

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

VRTranspoint. Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CRM). Viitattu 15.3.2013.

http://www.vrtranspoint.fi/attachments/newfolder_7/5ucel8hL1/cmr-fin.pdf

15.7.1994/674. Merilaki. Säädös säännöstötietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 10.3.2012. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674#L13P25>

78/2004. Yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä. Säädös säännöstötietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 7.3.2013. <http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2004/20040078>

LIITE 1.

Haastattelukysymykset logistiikka-asiantuntijoille A ja B

1. Kertoisitteko lyhyesti missä työtehtävissä toimitte ja kuinka kauan olette toimineet näissä tehtävissä?
2. Miten asiakkaiden kanssa sovitaan toimitusehdoista?
3. Mikäli käytetään toimituslausekekokoelmien mukaisia toimitusehtoja, mitä kokoelmia käytetään?
4. Onko kauppasopimuksissa määritelty riitatilanteiden sovittelusta?
5. Mitä kuljetusmuotoja yrityksessä käytetään rahdinkuljetukseen ulkomaille ja mitkä ovat niistä yleisimmät?
6. Mitkä tekijät vaikuttavat kuljetusmuodon valintaan?
7. Vaikuttaako kuljetusmuoto kuljetusvirheiden reklamointiin?
8. Onko yrityksessänne tehty kuljetusriskikartoitus ja mitkä ovat sen mukaiset suurimmat riskit kuljetuksen kannalta?
9. Minkälainen kuljetusvakuutus yrityksessä on käytössä?
10. Mitkä kuljetukset kuuluvat vakuutuksen piiriin?
11. Millaisin ehdoin kuljetukset on vakuutettu?
12. Millaisia kuljetusvakuutusasiakirjoja yrityksessä on käytössä?
13. Miten hyvin tavaran vastaanottajat tuntevat velvollisuutensa tarkastaa vastaanottamansa tavara?
14. Miten ja kuka määrittelee kuljetusvauriotapauksessa tavaran vahingoittumisen asteen?
15. Miten reklamaatio kuljetusvirheestä tehdään?
16. Milloin tehdään reklamaatio erityyppisistä kuljetusvirheistä (kuljetusvaurio, viivästys, luovutusvirhe)?
17. Miten tehdään korvausvaatimus erityyppisiin kuljetusvirheisiin?
18. Missä tapauksessa korvausta vaaditaan rahdinkuljettajalta ja milloin vakuutusyhtiöltä?
19. Miten toimitusehdot vaikuttavat korvauksen hakemiseen?

LIITE 2.

Haastattelukysymykset vientiassistentille C ja D

1. Missä työtehtävissä toimit ja miten kauan olet hoitanut kuljetusvaurioihin liittyviä asioita?
2. Miten kuljetusvauriot/kuljetusvirheet tulevat työssäsi esille?
3. Millaisia kuljetusvirheitä olet käsitellyt?
4. Mikä on omalla kohdallasi yleisin käsittelemäsi kuljetusvirhe?
5. Miten toimitusehdot vaikuttavat kuljetusvirheiden käsittelyyn?
6. Miten kuljetusmuoto vaikuttaa kuljetusvirheiden käsittelyyn?
7. Millaisia kuljetusvakuutusasiakirjoja yrityksessä on käytössä?
8. Miten hyvin mielestäsi tavarán vastaanottajat täyttävät velvollisuutensa tarkastaa vastaanottamansa tavara?
9. Miten ja kuka määrittelee kuljetusvauriotapauksessa tavarán vahingoittumisen asteen?
10. Minkälaisia ongelmatilanteita olet huomannut kuljetusvaurioiden käsittelyssä?
11. Miten reklamaatio/korvausvaatimus kuljetusvirheestä tehdään vahingon aiheuttaneelle osapuolelle?
12. Miten erilaisiin kuljetusvirheisiin tehdään reklamaatio ja korvausvaatimus
 - a. kuljetusvaurio
 - b. viivästys
 - c. katoaminen
 - d. luovutusvirhe
13. Miten tehdään korvausvaatimus vakuutusyhtiölle?

LIITE 3.

Haastattelukysymykset huolitsijoille E ja F

1. Missä työtehtävissä toimitte ja kuinka kauan olette toimineet näissä tehtävissä? Kauanko olette toimineet kuljetusvaurioiden käsittelytehtävissä
2. Mitä palveluita yrityksenne tarjoaa? Mitä näistä on yrityksen itse hallinnoimia ja mitkä ostopalveluina tarjottavia palveluita?
3. Miten kuljetusvahinko yleensä havaitaan?
4. Mitä kautta huolitsija yleensä saa tiedon vahingosta?
5. Mitkä ovat yleisimpiä kuljetusvirheitä (kuljetusvaurio, katoaminen, viivästys tai luovutusvirhe)? Onko kuljetusmuotojen välillä eroja?
6. Mitkä ovat yleisimpiä kuljetusvirheiden syitä?
7. Miten kuljetusvirheitä analysoidaan ja ennaltaehkäistään huolitsijan toimesta?
8. Miten kuljetusvirheet eroavat kuljetusmuodoittain? Onko havaittavissa eroja eri kuljetusmuotojen välillä?
9. Miten hyvin mielestänne vastaanottajat tuntevat ja toteuttavat velvollisuutensa tarkastaa tavara sitä vastaanotettaessa?
10. Miten kuljetusmuoto vaikuttaa reklamaation?
11. Miten reklamaatioiden vanhenemisajat vaikuttavat reklamaatioon?
12. Minkälainen reklamaatiokäytäntö asiakkailta on? Onko tapana tehdä erillinen eritelty reklamaatio rahtikirjamerkinnän lisäksi?
13. Miten reklamaatio ja korvausvaatimus tulisi tehdä huolitsijalle?
14. Kertoisitteko lyhyesti korvauskäsittelyprosessista yrityksessänne? Mitä asiakasyrityksen tulisi huomioida?

LIITE 4.

Haastattelukysymykset vakuutusmeklarille G

1. Kertoisitteko lyhyesti missä työtehtävissä toimitte ja kuinka kauan olette toimineet näissä tehtävissä? Millaisia palveluita yrityksenne tarjoaa?
2. Miten asiakkaitten kanssa sovitaan kuljetusvakuutusehdoista kansainvälisissä kuljetuksissa? Käytetäänkö jotain yleisiä kuljetusvakuutusehtoja?
3. Jos käytetään yleisiä ehtoja, mitä ne ovat?
4. Millaiset vakuutustapahtumat kuuluvat yleensä vakuutuksen piiriin ja mitä on rajattu vakuutuksen ulkopuolelle?
5. Miten asiakkaiden kuljetusriskejä kartoitetaan ja miten määritellään riskiluokitukset eri tuotteille?
6. Miten vakuutusmaksut määräytyvät kuljetusvakuutuksessa?
7. Miten toimituslausekkeet vaikuttavat vakuutuskorvauksen hakemiseen? Entä kuljetusmuoto?
8. Milloin vakuutusyhtiölle tulisi ilmoittaa tapahtuneesta kuljetusvauriosta?
9. Missä tapauksissa tulee kyseeseen vahinkotarkistuksen järjestäminen?
10. Miten korvausvaatimuksen hakeminen tulisi hoitaa ja mitä tietoja vakuutusyhtiölle tulisi korvausvaatimuksessa esittää?
11. Kuka voi toimia korvauksenhakijana? Voiko myyjä toimia ostajan puolesta esim. CIP ja CIF tapauksissa, jolloin vakuutuksen saaja on ostaja, mutta vakuutuksen ottaja myyjä?
12. Pystyykö korvausoikeutta siirtämään osapuolelta toiselle jollain keinolla?
13. Onko olemassa tyypillisiä virheitä tai väärinkäsityksiä, joita vakuutusasiakkailta on korvauksen hakemisesta?
14. Miten riitatilanteet hoidetaan?